EDITORIAL ABRIL

Nº 23

PARABRISAS

1962
octubre

Revista Mensual de Automovilismo

PRESENTACION DEL VALIANT

ROAD TEST DEL FORD FALCON

HOJA DE RUTA A USHUAIA

PRECIO DE LOS AUTOS USADOS

$ 30,-

La bienvenida más grata...

¡Reciba a los suyos con espacio y comodidad de sobra, mediante el sensacional RAMBLER CROSS COUNTRY!
Construido mirando "hacia adentro", este vehículo prodiga comodidad **sin regateos** para 6 personas adultas: Acceso más fácil mediante puertas más amplias... Mullidos asientos con doble acolchado y resortes espirales... Más lugar para estirar las piernas... Más espacio entre la cabeza y el techo... Gracias a su asiento trasero volcable, el RAMBLER CROSS COUNTRY –única "rural compacta" del país– brinda espacio extra para cargar todo el equipaje, aprovechando la comodidad de su puerta trasera.
Visite el concesionario IKA de su zona y admire los tres modelos RAMBLER 62, con cien por ciento más de cualidades positivas: ¡Más espacio en el RAMBLER CROSS COUNTRY! ¡Practicidad y economía en el RAMBLER CLASSIC CUSTOM! ¡Potencia y lujo en el RAMBLER AMBASSADOR!

CROSS COUNTRY

Rambler

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

ARCO

realice su misma actividad diaria más descansadamente

Compruébelo vistiendo *todo el día* y *todos los días* el incomparable y varonil **suspensor anatómico** *Clíper* de fama mundial.

√ *Dura mucho más*
√ *Se lava más fácil*
√ *No necesita planchado*

Ahora también en stretch de nylon 100 x 100

SUSPENSOR

Clíper

para todo uso

INDUSTRIA ARGENTINA

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase.

SON PRODUCTOS DE FABRICAS *Lirla* CARRASCO 379 - T. 69-5076 - BUENOS AIRES

CARBURANDO EN DEPORTES

ROUCO Y GONZALEZ LONGHI S. R. L.
PRODUCCIONES PUBLICITARIAS
CANGALLO 1409 - 2º Piso — Tel. 45 - 2708 y 1042
BUENOS AIRES

transmisiones por:

RADIO Rivadavia
AL SERVICIO DE LA VERDAD

González Longhi

ANDRES ROUCO

Este es el equipo "CARBURANDO EN DEPORTES". Relator: ANDRES ROUCO. Reportajes e informaciones: JOSE A. CALABRESE. Cálculos y planillas: ROBERTO O. BO. Puestos en la ruta: Ernesto Vieta, Jorge Fachina, Anselmo Lamarque, Emilio López Sáez, Ernesto Fusari, Aníbal Strassburger, Alberto Sacani, Eduardo Sala, Jorge Aliaga y destacados colaboradores.

SEPTIEMBRE 23	VUELTA DE CORDOBA Turismo de carretera
SEPTIEMBRE 30	VUELTA DE RUFINO Turismo de carretera
OCTUBRE 14	VUELTA DE TRES ARROYOS Turismo de carretera

AVION TRANSMISOR

Las notas más sensacionales en la voz de Isidro González Longhi. Piloto: el gran deportista Rubén Roux.

...Y TODOS LOS DIAS **menos Sábados y Domingos a las 20,40 hs.**

EL DIARIO ORAL DEL AUTOMOVILISMO

El comentario más sereno

La información más completa

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 10	Probamos el Ford Falcon	22/27
PRESENTACIONES DE PARABRIRAS	Aquí está el Valiant	56/61
	Volvo 121/122	38/39
	Mazda, Hiroshima mon petit	66/67
	Studebaker: Semper Avanti	84/85
	¿Reemplazante para el Dauphine?	92/94
	El nuevo Fiat 1600 Sport	37
CUADROS CLINICOS DE LAS CIUDADES ARGENTINAS	Avenida Santa Fe. Luces y Sombras	32/34
USTED Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?	¿Qué es la corriente eléctrica?	62/64
	Afinado especial de motores	28/30
NOTAS UTILES	Noticiero Mundial	53/55
	Noticiero Argentino	96/98
	Novedades desde el Parabrisas	86/87
REPORTAJES DE PARABRISAS	¿Quiénes son los grandes?	20/21
	Detenerse es morir	88/91
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Planillas de precios de autos usados	80/82
TURISMO	Camino a la Cruz del Sur. 3ra. y última nota: Puerto Deseado a Ushuaia	44/51
CAMIONES	Aquí está el camión Scania Vabis	75/78
	Planilla de precios de camiones usados	79
PARABRISAS SONRIE	¿Es papá el amo?	40/43
VIAJANDO EN DOS RUEDAS	Autoservicio para usuarios: Siambretta	100/102
	Mototurismo: Hacia las cumbres nevadas del sur	103/104
	Motocorreo	104/105
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	7/16
SECRETEANDO	La sobremesa del secretario técnico	106

23 AÑO III octubre 1962 este número aparece el 20 de setiembre

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactor Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n)
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA, JUAN CARLOS PATALANO
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINOS
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI, GORDON WILKINS

Colaboran en este número: Roberto Hosne, Guillermo Mártire, Arturo Pellet, Dante D'Orazio. FOTOS: Jorge Aguirre, Carlos Parera. DIBUJOS: Siulnas.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A., avenida Leandro N. Alem Nº 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32-6605 y 32-6388; Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, París IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven las colaboraciones no solicitadas.

Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S. A. C., Piedras 113, Capital Federal.

PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

NUESTRA TAPA: Un Ektachrome de Carlos Parera, presentando el Ford Falcon; posó Mirtha Miller.

CLAUDIA MIRA LA VIDA

por primera vez en TV casos reales
estudiados por eminentes psicoanalistas

sus miedos insuperables
sus conflictos internos
sus dramas secretos

en CLAUDIA MIRA LA VIDA

todos los miércoles a las 23 hs

canal 9

ADRIANA contesta a la verdad con la verdad

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

FIAT INTREPIDO

Habiendo experimentado en un Fiat 1900 lo mencionado por el Sr. Carlos Vattimo (FIAT TREPIDO - PARABRISAS 19) paso a detallar la solución adoptada para el caso... Le cambiaron los rodillos del cojinete soporte del sinfín de la dirección, se ajustó luego el tornillo de registro de la corona de la caja correspondiente, y se eliminaron los juegos sucesivos en las tres uniones que componen la barra de dirección transversal... Para más datos, se efectuó el trabajo, a entera satisfacción, en el taller de Canalejas 2959, Capital Federal... HÉCTOR BOSSI, Capital Federal

Agradecemos al señor Bossi su información.

MONTAÑAS Y MONTAÑAS

En el artículo sobre manejar en montaña, dicen que las cadenas son "insuperables sobre hielo"... Yo aprendí a manejar sobre caminos helados o nevados de Suecia, y afirmo que nada hay peor para la estabilidad de un automóvil sobre camino helado que el uso de cadenas. El camino helado, generalmente 24 horas de una gran nevada, adquiere una superficie lisa y dura como el cristal. La manera más eficaz de conducir en estas circunstancias es retirar las cadenas tan pronto se observe un endurecimiento de la capa helada, y bajar al mínimo la presión de las cubiertas... Además, tratar de manejar lo más suavemente posible sin uso de freno ni cambio de velocidades. — LUIS R. CARO, La Plata, PBA.

Usted se refiere a condiciones típicas del norte de Europa, que no se observan en nuestro país, donde las zonas realmente frías tienen por lo general caminos de ripio, y además el frío no es tanto. El hielo que se forma en nuestros caminos es finito y además está asentado sobre base suelta, de modo que las cadenas lo perforan y obtienen así el mejor agarre posible dentro de circunstancias de cualquier modo adversas.

Agradecemos su interés y su crítica, constructiva pero no aplicable, estrictamente, a las condiciones nacionales, salvo tal vez alguna que otra condición de excepción...

MULTIGRADOS

1) El manual de mi pick-up Chevrolet '61 especifica Multigrado 10-30. ¿Por qué me ponen 20-40 en la agencia y en todas partes?

2) De las tablas del manual saco que con 20 libras de presión puedo cargar 390 kilos. Cuando voy sin carga ¿son suficientes las 20 libras? — FRANCISCO ALOS, Capital Federal

1) El 20-40 es el que más se adapta a las condiciones en la zona de Buenos Aires (en realidad, en casi todo el país salvo zonas muy frías.)

2) Sí, señor.

ROAD TEST CRIOLLO

Los lectores de revistas automovilísticas estábamos acostumbrados a los Road Test de coches que no están a nuestro alcance, en carreteras o autopistas diferentes, con materiales que no conocemos y cuyos "testers" enjuiciaban al vehículo para una mentalidad automovilística distinta de la nuestra. En esta revista se habla de nuestras naftas, nuestros aceites en uso corriente, y de motores y coches que a diario vemos y manejamos... ¡Adelante así!

Sería muy interesante que PARABRISAS publicara artículos sobre manejo en ciudad y en ruta... UN RUTERO PROTECTOR, Villa Ramallo, PBA.

Gracias por los elogios a nuestros Road Test... Próximamente publicaremos notas del tipo que usted sugiere.

MEILE ODER KILOMETER

El velocímetro del Mercedes-Benz 220 Seb difiere de los demás coches... ¿marca en kilómetros o millas por hora?

¿No podrían presentar las motos argentinas tal como hacen con los autos?... H. E. U. y R. B., Tandil, PBA.

Como en todas las fábricas que tienen grandes mercados de exportación, Mercedes- Benz entrega sus coches con los velocímetros calibrados en millas o kilómetros, a elección del comprador y según el país al cual va destinado el coche

Hace poco hemos comenzado a presentar las marcas de motos y motonetas más populares en nuestro país.

AGUA FRIA

Ustedes aconsejan calentar el motor 30 segundos... Cuando yo lo hago con mi Carabela, el coche no camina por más lenta que sea la marcha y por más cambios de velocidad que se le hagan... Calentándolo 2 a 4 minutos anda perfectamente. ¿Es posible que tenga un desperfecto en el motor? ¿O en el termostato? ¿Qué solución podrían darme ustedes para los reflejos sobre el parabrisas del tablero y el velocímetro? ¿No molestó a vuestros "testers"? Aclaro que mi Carabela tiene tapizado blanco... ISIDORO E. FREIMAN, Capital Federal.

Lo que aconsejan los fabricantes de autos, y no necesariamente PARABRISAS, es que el auto eche a andar lo más pronto posible, porque en una partida en frío lo importante es que el aceite se caliente lo más rápido posible, siendo que con el motor en ralentí, este aumento de temperatura no se produce hasta muy tarde; en cambio, andando, el aceite se calienta, y por lo tanto se licua, en seguida... Nosotros no estamos muy convencidos, pero no podemos hacer más que transmitir el consejo de las fábricas de autos, que algo deben saber sobre el tema... Si con 30 segundos su Carabela falla, pruebe con un minuto o un minuto y medio. No debiera necesitarse más (claro que podría andar mal el termostato).

El coche que nosotros testeamos tenía tapizado rojo. No hubo mayor problema. No tenemos ninguna solución "ya preparada" pero sería cuestión de recubrir el acolchado del tablero, y la visera del velocímetro, con algún material mate, es decir, no reflectante...

R.P.M.

1) ¿Conviene usar Supermóvil YPF para un Fiat 600D?

2) ¿Conviene usar aditivos mientras se asienta?

3) En el cuadro del velocímetro están indicadas con puntos rojos las velocidades máximas en los distintos cambios: 30 en 1ª, 45 en 2ª, 70 en 3ª. Yo traté de efectuar los llamados "rebajes"... Sin andar a fondo, veo que andando a 100 en 4ª y colocando 3ª para bajar a 70 (o andando a 70 en 3ª y poniendo 2ª para rebajar a 45) se sobrepasarían los límites indicados por los puntos rojos... ¿Puedo hacer dichos rebajes? — FIRMA ILEGIBLE, Rosario.

1) Cualquier aceite de buena calidad dentro de las densidades aconsejadas en el manual de Fiat.

2) Sobre aditivos, no tenemos opinión. Una muy importante fábrica argentina de automotores (que no es Fiat) específicamente *desaconseja* el uso de aditivos antifricción.

3) Si usted pone 3ª a 100, lo más probable es que se le parta el cigueñal en varios pedacitos... Si usted no tiene experiencia de manejo deportivo, los rebajes hágalos despacio, cuando mucho, 50 para la operación 4ª/3ª y progresivamente para las otras marchas... En el andar diario, si bien es útil usar las marchas inferiores, una cosa es colocar la marcha inferior adecuada para la velocidad que lleva el auto en el momento, y otra usar la caja para frenar violentamente el coche...

¿HOY PROBAMOS EL OTTO DEUTZ?

Entre las actuales revistas técnicas, encuentro que PARABRISAS es la más interesante y completa... Sin embargo, pienso que tiene un defecto: no trata el tema tractores (cuidado, mantenimiento, inconvenientes...) — JUAN JOSÉ CAFFARENA, Gral. D. Cerri, PBA.

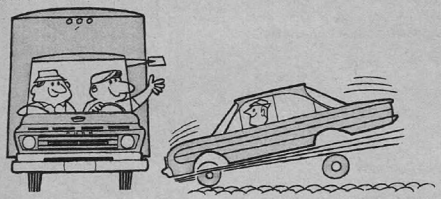
Gracias por los elogios, pero, lamentablemente, los tractores están bastante fuera de nuestra órbita... Sin embargo tomamos nota de la sugerencia. Pudiera ser...

PROTESTAS MENDOCINAS

Soy asiduo lector de PARABRISAS y leo y escribo como amigo para señalarles algunos errores que cometieron en el artículo "Mendoza... Aire, Sol y mucho tránsito" (19), errores que no son de esperar en una revista tan formal y objetiva. Debo advertirles que lo hago movido por la sangre de mi tierra y desde mi punto de vista, que aunque tengo la mala suerte de vivir en esta "bacheada" ciudad, sigo siendo uno más de la tierra del buen sol y del buen vino.

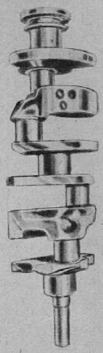
Comenzando por la diferencia mínima "debemos señalar que en Buenos Aires se maneja mejor..." es tan relativo como distinto montar un alazán o un pardo... Además, "la inoperancia oficial, si bien existe, es posiblemente menor que la proporción de desconocimiento de reglamentaciones por parte de particulares..." ¿Averiguaron cómo se toma un examen para obtener registro de conductor en Mendoza? Si lo supieran habrían omitido ese "desconocimiento de reglamentaciones" pues no se trata de dar 2 6 3 vueltas a unas plazoletas, hacer los cambios, y estacionar como acá, sino que para sacar

PARA ALCANZAR 96 KM. P. H., UN AUTOMOVIL DE 200 HP DEBE RECORRER 140 METROS. PERO BUENOS FRENOS PUEDEN DETENERLO ENTONCES, EN MENOS DE LA MITAD DE ESA DISTANCIA!



Para obtener tan excelentes resultados y sentirse más seguro ante cualquier contingencia, los frenos de su automotor deben responponder a la perfección. Por eso, si usted necesita renovar alguna parte de su sistema de frenos . . . o cualquier otro repuesto para su Ford, debe exigir repuestos Ford legítimos, producidos con "Factor G". Logrará que su Ford esté siempre a punto, conservará su valor y reducirá notablemente el desgaste!

¡EL FACTOR "G" SIMBOLO DE GARANTIA!



Significa *genuina* fabricación y procedencia para cada repuesto Ford. Esa legitimidad que representa normas y especificaciones exclusivas de Ford, alta precisión y severo control de calidad. Cada repuesto Ford con "Factor G", es idéntico a las piezas usadas para producir su Ford. *¡Llévese esa garantía a mejores precios! Y...*

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

La Concesionaria Ford de su zona; es la única que garantiza el repuesto Ford legítimo que usted necesita. Consúltela!

Ford

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

registro, aparte de un examen teórico más profundo que aquellas preguntas que se saben de memoria (¿Por dónde se debe adelantar a otro vehículo? ¿Quién tiene prioridad de paso en una bocacalle, aquél que viene por la derecha o el que viene por la izquierda?), el examen práctico se realiza en pleno tránsito conduciendo con un inspector al lado; como ven, de no tenerse un conocimiento de los reglamentos, difícil es aprobarlo...

"Mucho ruido, muchas motos"; me veo obligado a creer que han circulado en sueños, pues cualquier forastero puede contar con los dedos de una mano los bocinazos que en las apacibles carriles se oyen, no así en algunas calles, las menos, y en horas de gran tráfico, y en cuanto a los escapes libres o deficientes, le van en zaga a los porteños... El estacionamiento de motos y motonetas en el centro de la Av. San Martín o en las veredas, está permitido.

En mis tres últimos meses de estada en Mendoza (febrero, marzo y abril) sólo pude observar dos carros tirados por caballos que circulaban en el centro, eran de la perrera municipal (como dato comparativo, ayer en Paraguay y Libertad entre las 17 y 17,40 hs., pasaron tres de esos carros, dos panaderos y un verdulero).

Los cruces de la avenida de acceso se encuentran marcados 100 metros antes por carteles laterales con "ojos de gato", además cada cruce forma con la avenida una rotonda que abre las manos de circulación obligando a disminuir la velocidad, salvo en caso de manejar "estilo Buenos Aires", pasando a toda velocidad sin mirar; también el cantero central se ensancha al aproximarse al cruce, señal suficiente para todo conductor experto...

A vuestro favor reconozco un tránsito desordenado, pero luego de "aclimatarse" es fácil ver que no es más desordenado que en Buenos Aires, y ustedes grandes conocedores del tema, debieron haberse sabido adaptar a un régimen provincial de tránsito completamente diferente al de la Capital. Motos o motonetas sin luces, o peatones desaprensivos como en ésta, pero en menor cantidad (Mendoza, 1.100.000 de habitantes, Buenos Aires, 4.100.000 aprox.) — C. J. D. O. B., Capital Federal.

Hemos publicado esta carta "in extensis", sin hacer la habitual condensación para ganar espacio, porque entendemos que plantea un interrogante de importancia. A esta redacción llueven continuamente cartas pidiéndonos que critiquemos el tránsito del interior, y que no nos limitemos a Buenos Aires. Se nos ha acusado de "no pasar nunca más allá de la avenida General Paz" y otras cosas más. Cuando nosotros, robando días a nuestros atorados programas de trabajo, salimos a hacer un estudio de la circulación en una ciudad del interior, entendemos que lo que quiere la gente es que lo hagamos franca y objetivamente y no pintando todo de rosa. PARABRISAS es una publicación *argentina*, no *porteña*, y por lo tanto tenemos tanto deber de criticar, y tanto derecho de criticar, la circulación en el interior como cualquiera. No tiene ningún propósito dedicar dos páginas a decir "Aquí en Mendoza (o Córdoba o Tucumán o Rosario...) todo es hermoso" cuando no lo es.

Por otra parte, el lector C. J. D. O. B. parece creer que el artículo se escribió con una intención comparativa, tratando de decidir si el tránsito en Mendoza se regula peor o mejor que en Buenos Aires. No es así; hablamos de lo que pasa en Mendoza y no de lo que pasa en otro lado. La única comparación reside tal vez en la frase "En Buenos Aires se maneja mejor", que haya sido tal vez "políticamente desafortunada" pero cuya validez sostenemos. La frase "estilo Buenos Aires" no es nuestra, sino de nuestro cicerone en ésa, un comerciante, veterano automovilista y motociclista, profundo conocedor de Mendoza, ya que su familia vive en la provincia desde hace varios siglos (sí, siglos...) Por otra parte, está debidamente aclarado en el texto, que el lector debiera haber examinado con más cuidado.

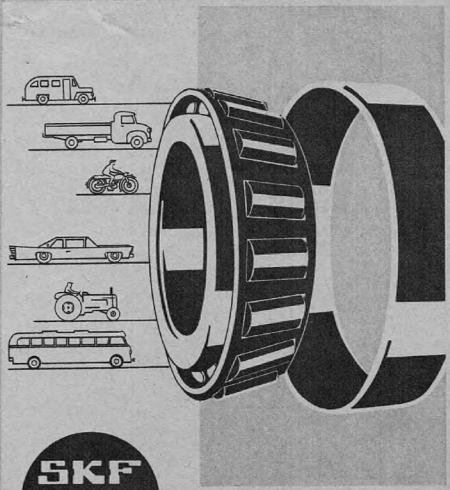
Si vamos a hablar en términos comparativos, si C. J. D. O. B. es asiduo lector de PARABRISAS, no puede menos que haber visto las constantes y fulminantes arremetidas contra la circulación porteña, los "quesos", los semáforos asesinos, los baches, etcétera, etcétera. ¿Es cierto o no es cierto?

"Desconocimiento de reglamentaciones": mucho felicitamos a los mendocinos por su sistema de otorgar registros, y

REPUESTOS LEGITIMOS FORD

Siempre es más conveniente adquirirlos en

ALBERTO J. ARMANDO
S.A.I.C.
CONCESIONARIA FORD
AV. LA PLATA 2935 T. E. 91-5525



SKF tiene para cada caso el rodamiento adecuado

RODAMIENTOS PARA AUTOMOTORES

PUB CENTRO

EL SURTIDO MAS COMPLETO EN AMORTIGUADORES

TODO PARA LA SUSPENSION

RESORTES PARA SUSPENSION

BERGANTIN • BORGWARD • DE CARLO 700 • FIAT • ISARD 300 • MERCEDES BENZ • N.S.U. PRINZ • PEUGEOT • RENAULT • VOLVO • CITROEN • DI TELLA • OPEL

TAMBIEN SURTIDO COMPLETO PARA COCHES AMERICANOS HASTA 1962

PIEZAS PARA SUSPENSION

GIAMMAR

GIAMMAR

VIAMONTE 1635 - T. E. 42 - 4236/4957

ahora en Argentina!

Ya llegaron las revolucionarias

PILAS CATALITICAS

SOLATONE

para el tratamiento del combustible

(elimina los depósitos de carbón y otros residuos)

SOLA-CELL

para el radiador

(elimina las incrustaciones, corrosión y herrumbre)

Solicítelas en la estación central del Automóvil Club Argentino, casas de repuestos y en todas las estaciones de servicio, o pida informes a sus distribuidores:

TERADEL

Comercial - Industrial

Sgo. del Estero 366 oficina 71 - Bs. As. - Tel. 37-6642

CORREO PARABRISAS

ojalá hicieran lo mismo en la Capital Federal. Pero si conocen los reglamentos, no los aplican... Nosotros, a pesar de tener bastante experiencia de manejo, casi salimos canosos de Mendoza después de las veces que los automovilistas pasaban rugiendo por las bocacalles, se adelantaban a los semáforos antes que se prendiera la luz verde, pasaban por la derecha (también lo hacen en Buenos Aires, por supuesto, pero... "mal de muchos, consuelo de zonzos", ¿no?...) y a continuación atravesaban nuestro camino para girar a la izquierda...

Motos: no es exacto que haya más motos con escape libre en la Capital Federal que en Mendoza. En el Gran Buenos Aires, puede ser.

Carros: no sabemos si hay muchos carros en los meses que usted cita. Cuando estuvimos nosotros, vimos unos cuantos en solamente tres días. Además nosotros entendemos que la circulación de vehículos de tracción a sangre debe prohibirse o restringirse en *todas* las grandes ciudades, no solamente en Mendoza o Buenos Aires. ¿No lo estima usted así?

Los cruces de la avenida de acceso *no* están bien marcados, faltan los ojos de gato de los carteles y además los canteros del centro tapan la visual en las intersecciones. La prueba la da la cantidad de vehículos con chapa mendocina que se accidentan en esa avenida de acceso. Es muy bonita, pero muy peligrosa. El problema de motos y motonetas sin luz es pavoroso; no sabemos si es mejor o peor que en Buenos Aires (creemos francamente que mucho peor) pero sigue siendo pavoroso.

Invitamos al lector C. J. B. O. B. —y a cualquier otro lector mendocino o de otra provincia que se sienta afectado— que medite nuevamente con detenimiento el artículo y esta contestación Y si hemos dedicado tanto espacio a este tema, es porque prevemos reacciones similares cuando tratemos el tránsito en otras grandes ciudades del interior.

Hacer estas notas del interior nos cuesta mucho trabajo y mucho dinero. Lo hacemos porque entendemos que es nuestro deber y porque los lectores del interior lo merecen. Pero NO vamos a ir a decir que "todo es lindo". Hacerlo, sería prostituir nuestra función.

FERIA FRANCA

¿Pueden informarme dónde adquirir un tren delantero para un Opel Olympia 1938? — FERNANDO REMÓN, Venezuela 2623, Capital Federal.

A quien concierne.

MEDICOSAS

1) ¿Hay algún fundamento técnico que avale la utilización de esos farolitos qué se colocan detrás del parabrisas, para evitar el encandilamiento?

2) En "Mecánica Popular" (marzo, '54, Vol. 14, Nº 3) salió un artículo de un doctor Donald A. Laird, acerca del cansancio producido por la tensión estática. ¿No sería interesante que PARABRISAS se refiriera a ello?

3) Dado el auge que tienen actualmente las competencias de regularidad, considero que merecerían vuestra atención... — OMAR BERNARDO ETCHART, La Plata.

1) Conocemos los faritos a que usted se refiere, pero no los hemos probado y no sabemos si efectivamente reducen o no el encandilamiento.

2) PARABRISAS trata todos los temas que giran en torno al automóvil, incluso sus aspectos médicos. Pasamos su sugerencia —por la cual le agradecemos— a carpeta.

3) Estamos en estrecho contacto con el Club Argentino de Regularidad. Iremos dedicando cada vez más espacio a este tipo de actividad.

¿DONDE ESTA EL MARTIN?

¿Por qué no salió en PARABRISAS el coche "Martín" 1962?... — TITO, s/dirección.

Hemos visto los anuncios publicitarios y hemos escrito a la firma anunciante, sin haber obtenido de ellos ninguna respuesta hasta el momento.

ADICIONANDO ADITIVOS

Con respecto al Auto-Unión 1000S:

1) ¿Debe mezclarse el combustible con aceite SAE 40? En qué proporción? ¿Con aditivos o sin ellos?

2) ¿Es conveniente el uso de aceite especial para motor de dos tiempos, mezclado con la nafta, en lugar de SAE 40?

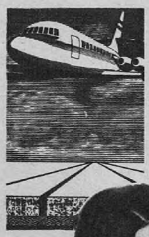
3) ¿Común o especial?

https://argentoteca.blogspot.com

LLEGO A LA ARGENTINA LA AUTENTICA SOLDADURA PLASTICA DE FAMA MUNDIAL

SOLDAMIL®

¡SUELDA Y PINTA A LA VEZ!

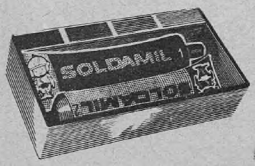


Las experiencias y usos citados, permitieron lograr después de diversas investigaciones y pruebas, la soldadura plástica de uso cotidiano y potencia sin igual, SOLDAMIL! **ARABIA SAUDITA** 1958: para poner nuevamente en uso un oleoducto dinamitado en pleno desierto por un sabotaje, los técnicos recurrieron a ciertas resinas epoxídicas o etoxilínicas, que demostraron poseer una potencia soldadora hasta entonces desconocida. **LOS AVIONES A REACCION Y LOS COHETES DIRIGIDOS**: para la fabricación de los aviones a reacción y los cohetes dirigidos se utilizan estas "nuevas soldaduras" a base de resinas epoxídicas o etoxilínicas QUE BRINDAN LA MAYOR RESISTENCIA CONOCIDA HASTA LA FECHA a las altísimas velocidades. **PISTAS DE ATERRIZAJE SEGURAS 100 x 100.** Los ladrillos refractarios de las pistas de prueba de los aviones a reacción están soldadas entre sí con "dureza de roca" gracias a la fuerza comprobada de estos nuevos plásticos.

HACE FALTA EN TODO HOGAR: es un producto de notable uso en los hogares de Estados Unidos para arreglar, pegar o soldar: Muebles, Juguetes de Plástico, Goma, Metal, Cañerías, Mangos de Martillos y Cuchillos, Marcos, Palos de Hockey, Polo, Golf, Artefactos Eléctricos, Vajilla de Loza o Plástico, Piezas de Cerámica, Goteras, Baldosas, Azulejos, Ventanas, SOLDAMIL fija Clavos, Perchas, Ganchos y Soportes en paredes... eternamente. **HACE FALTA A TODO AUTOMOVILISTA**: repara pérdidas en tanques de nafta, caños de escape y realiza todo tipo de soldadura que se quiera realizar. **HACE FALTA EN TODO TALLER**: Repara agujeros en chapas de aluminio, pega vidrio, rellena sopladuras de fundición, repara blocks de motor rajados, etc. **HACE FALTA EN EL CAMPO**: repara tanques de agua, techos, herramientas rurales, bebederos, ordeñadoras mecánicas, desnatadoras, piezas de tractores, arados, etc. **HACE FALTA A TODO EL PAIS!** Porque SOLDAMIL resuelve mil problemas y es fácil de usar.

SE VENDE EN LAS FERRETERIAS
Y CASAS DEL RAMO EN TODO EL PAIS

Presentado en envases de
20 grs., 100 grs. y 200 grs.



¡SUELDA Y PINTA A LA VEZ!

SOLDAMIL VIENE EN COLORES PARA COMBINAR
Rojo, Amarillo, Azul y Negro

ES UN PRODUCTO

ADHESIVOS ARGENTINOS S. A.

Paraguay 1233 - Buenos Aires

4) ¿Es o no conveniente agregarle aditivos a la nafta?

5) Cualquiera sea el aceite que se use ¿Es aconsejable o no usar aditivos?

6) Durante el ablande en camino ¿debe usarse el Molykote o similar?

7) En el caso de que sea aconsejable un aditivo para aceite ¿qué tipo o marcas conocidas en plaza? — E. L. C., Burzaco.

1) Cuando la empresa nos entregó el Auto Unión para Road Test nos indicaron usar 1 litro de SAE 40 en 40 litros de nafta. sin aditivos.

2) Las opiniones difieren sobre el uso o no de aceites especiales para motores de dos tiempos. Ciertamente inhiben la corrosión y la carbonización, pero en cuanto a duración del motor, las informaciones son contradictorias.

3) Común. Si pistonea está fuera de punto.

4) Ver (1).
5) Ver (1).
6) Ver (1).
7) ¡Ufa!

MERCDER DE MOTORES

1) ¿Dónde puedo adquirir motores completos, Heinkel 500 y De Carlo 700? Deseo comprarlos en Buenos Aires para evitar demasiados intermediarios...

2) Hace tiempo, PARABRISAS publicó un artículo sobre las microcupé. ¿Puede adquirirse ese número, y cómo? — RICARDO IVAN GONZÁLEZ, A. del Valle 439, Gral. Alvear, Mza.

1) Nosotros no sabemos de motores sueltos, pero si alguien sabe, rogamos escribir al señor González.

2) Consulte la página 91 de este número para información sobre números atrasados.

CHEVROLET 1951

1) ¿Qué potencia tiene su motor? ¿Cuál es la velocidad máxima que desarrollaba de nuevo?

2) Tengo ciertas dificultades para hacer arrancar el motor en caliente, especialmente en los días de verano. La carburación no es ¿podría tratarse de la bobina? Si hago empujar el coche arranca instantáneamente...

3) ¿Hay algún inconveniente en cambiar las 670x15 poniéndole 710x15? Digo esto para mejorar la suspensión siendo estas ruedas algo mayores en diámetro... Me han dicho que con un pique brusco podría cortar un palier. ¿Perdería mucha potencia?

4) ¿Puedo conseguir algún calefactor que no funcione con el agua del radiador, es decir con una resistencia eléctrica?

MARCELO GUSTAVO ARANGUREN, Capital Federal.

1) Depende del tipo. Aproximadamente 95 caballos, y unos 135 de máxima.

2) Tal vez la batería esté vieja y no haga girar suficientemente ligero el motor de arranque. Lo más probable, sin embargo, es que tenga un problema en la bomba de nafta; tal vez haya que reponer el diafragma o esté gastada la leva de accionamiento. En esos coches viejos pueden presentarse muchos problemas.

3) No creemos que sea una idea muy buena. La suspensión del Chevrolet 1951 es desde ya muy buena, suponiendo que se encuentren en buen estado los resortes, elásticos y amortiguadores. Un rodado más grande difícilmente "mejoraría" la suspensión; por de pronto, las ruedas más pesadas influirían adversamente en la duración de los amortiguadores. Precisamente, uno de los motivos por que algunos coches nuevos tienen ruedas más chicas, es para reducir el peso de las mismas y poder controlar así más eficazmente los mecanismos de suspensión.

4) No conocemos. ¿Alguien puede dar una referencia al señor Aranguren? Su dirección es Virrey del Pino 3475, Capital Federal.

CARTELES

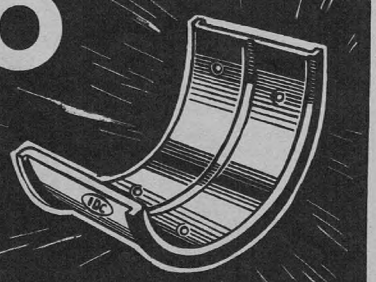
¿No podrían publicar los carteles de señalización y su significado...? — A. D., Chilecito, La Rioja.

En este número de PARABRISAS se ha comenzado a publicar páginas en color. De modo que pronto publicaremos las señales y su significado. No obstante, debemos señalarle que con las señales nuevas, que son del tipo internacional, es muy difícil equivocarse; así, la imagen de una mujer cruzando la calle con un niño es "ESCUELA", la figura de una locomo-

"patrón oro" de los cojinetes

La exactitud de sus medidas, la calidad de los materiales empleados y el alto rendimiento alcanzado en sus pruebas, hacen de INDECO el cojinete de Biela, Bancada y Arbol de Levas más perfecto de Sud América.

IN-DE-CO



D.I.C.S.A

DICSA - MONTEVIDEO 431 - T. E. 46 - 5596 - 5389 y 4174 - BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

tora es "FERROCARRIL", un triángulo con un auto sobre una de sus caras es "CUESTA MUY PRONUNCIADA", etc.

REPUESTOS PEUGEOT 202

Tuve un Peugeot 202 BB, 1947, muy bueno y noble. Ante la escasez de repuestos, me fui preocupando de importar de Francia algunos vitales, como una tapa de cilindros, una bomba de agua, un Bendix, un juego de válvulas, etc. Ahora he vendido el coche, y me encuentro con que ninguna casa de repuestos tiene interés en adquirir los elementos que yo poseo, pues no trabajan más en ese modelo... Por tal razón, y rogando no lo tomen como publicidad, pido los ofrezcan por CORREO PARABRISAS, a algún desesperado propietario de Peugeot 202... seguramente le podrán resolver un buen problema... LUIS A. PATRAGLIA, Rodríguez Peña 228, Martínez, PBA.

A quien concierne...

LOS FAROS DEL CAPITAN

Deseo adquirir dos faros delanteros originales de Opel Kapitan 59... No consigo en el comercio. Los interesados, por favor a CARLOS A. BENEDETTI, Buenos Aires 848, Lobos, PBA.

Transmitida la inquietud.

ILUSIONES OPTICAS

Posco un Jeep IKA '58, con 50.000 km., y quisiera preguntar:

1) ¿Es normal que queme aceite en el momento de arrancar, para luego dejar de hacerlo?

2) ¿Por qué golpea la cadena de distribución en todos los Jeeps?

3) ¿Es cierto, o es una ilusión óptica, que el Bergantín IKA tiene un faro trasero más alto que el otro?

4) ¿Dónde puedo conseguir la revista "Quatro Rodas"?

1) Sí. Su motor ya no es cero kilómetro...

2) No golpea en todos. Después de andar determinado tiempo, adquiere juego, eso pasa en todos los motores del mundo.

3) Debe ser una ilusión óptica, o tal vez el Bergantín que usted miró tenía vencidos los resortes de un lado. O tal vez la calle estaba en un ángulo y usted no se dio cuenta. Es muy fácil engañarse.

4) Escriba a Distribuidora Abril, S.A., Caixa Postal 7901, Sao Paulo, Brasil.

KARTING

¿No pueden publicar una sección permanente dedicada al Karting? No he encontrado ninguna revista dedicada extensamente a esta actividad... La sección permanente podría traer detalles de máquinas nuevas, entrevistas con corredores, etc... — UN FUTURO KARTISTA, s/dirección.

Hemos publicado ocasionales notas sobre karting y seguiremos haciendo algo de cuando en cuando, pero PARABRISAS es esencialmente la revista del automóvil de familia, y sólo una pequeña fracción de sus lectores tiene real interés en una sección permanente de karting. Hay revistas deportivas que dedican amplio espacio a esta simpática actividad, pero nosotros tenemos muchísimo que hacer en nuestro campo específico de acción...

TRAQUETEO DE PUERTAS

En mi Opel (1959) se mueven y traquetean constantemente durante la marcha en caminos desparejos, todas las puertas, especialmente la trasera (que es grande y enteriza) y una de las laterales... — RICARDO WETZLER, Capital Federal.

Sugerimos a Vd. que visite alguno de esos talleres donde "escuadran" carrocerías de taxímetros. Seguramente sabrán resolver su problema.

FIATIONAS

1) El manual del 600 D indica 16 libras adelante, 18 atrás. Algunos técnicos de la casa aconsejan 17 y 21. ¿Cuál es la mejor solución?

2) ¿Cuál es la "verdadera" velocidad de crucero? ¿Es verdad que el motor se resiente andando a baja velocidad?

3) ¿Cada cuánto debo cambiar el agua destilada del radiador?

4) El uso del doble embrague para poner la primera, ¿acarrea algún inconveniente? — EDUARDO H. RODRÍGUEZ, Banfield.

1) Nuestra experiencia es que, generalmente, las gomas duran algo más con la presión un poco dura. Pero... probablemente rompan la suspensión. No lo sabemos porque nunca

BRILLO QUE DURA
Y PROTECCION SEGURA
con
PLASTICOTE
Importado de U.S.A.

Auténtica innovación... para una nueva y eficaz manera de proteger, embelleciendo, la valiosa "presencia" de su coche. Sí, porque PLASTICOTE no es un nuevo lustre, sino un **plastificador** que protege la superficie que cubre y le da hermoso brillo "a nuevo"... ¡todo por largo tiempo!

De fácil aplicación y gran rendimiento: cada lata alcanza para 5 **plastificados**.

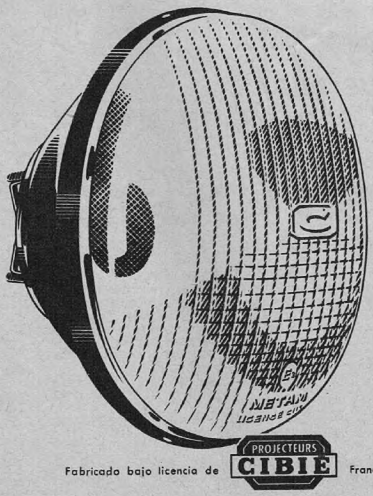
Producido y envasado por The Livingston Company, New Haven, Conn., U.S.A.

Representante e importador exclusivo
INDUSTRIAS DAL VERA
Hipólito Yrigoyen 2587 - T. E. 47-2436 Buenos Aires

Plasticote *dispone de zonas para distribuidores. Consúltenos*

BASTARRICA 0016

...NO ENCANDILE!



Fabricado bajo licencia de CIBIE Francia

Faros y Opticas originales para automotores Europeos y Americanos

OPTICAS UNIVERSALES DE 7" Y 5¾" LUZ ASIMETRICA

(OBLIGATORIA EN EUROPA)

- EVITA EL ENCANDILAMIENTO
- MAS ALCANCE
- MAS ECONOMIA
- LAMPARA REEMPLAZABLE

FAROS Y OPTICAS ORIGINALES PARA:

- Renault Dauphine
- Peugeot 403 y 404
- Opel Rekord
- Citroen 2 CV.
- Fiat 1.100
- Opel Olympia

Equipado con lámparas **PHILIPS** DUPLO-d

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

Eurolux

SOCIEDAD ANONIMA (EN FORMACION)

DIAZ VELEZ 3727 - T. E. 87-3710 - BUENOS AIRES

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES Y REVENDEDORES EN TODO EL PAIS

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

retenemos un auto tanto tiempo como para que se note. Nuestro consejo: si anda en asfalto, 17-21; si anda en el adoquinado, tan típico de esa zona, 16-18.

2) 80-90. Sí, si anda muy despacio le hace mal.

3) Una o dos veces por año.

4) No acarrea inconvenientes si la operación está bien hecha, vale decir, si la marcha entra en forma silenciosa. De lo contrario, terminará por mellar todos los engranajes de la primera.

INDICE

¿No podría aparecer un índice de PARABRISAS? — ERNESTO R. FRÖHLICH, Villa Ballester, PBA.

Vea la última página de este número.

CONSEJOS PARA UNA INDUSTRIA

1) La mayoría de las fábricas no dan una ubicación precisa para las chapas patentes. Ahora que van a venir unificadas, este problema debiera poder solucionarse.

2) Muchas marcas, teniendo motores prácticamente desconocidos en el país, debieran adiestrar a mecánicos, inspectores, etc., en su mantenimiento y reparación, no solamente en la Capital sino en todas las provincias...

3) ¿Qué responsabilidad tienen los concesionarios oficiales ante las fábricas? Mucha gente se queja de las concesionarias de algunas marcas, que carecen de repuestos y de personal idóneo...

4) Desde ningún punto de vista debiera despreocuparse la fábrica por la existencia de repuestos en plaza, no sólo en Buenos Aires, sino en el interior...

5) Creo que a esta altura, las fábricas nacionales están en condiciones de emitir un boletín informativo (mensual, bimestral o trimestral) dando a conocer datos de interés general para los usuarios, simpatizantes, etc. Además, todas las modificaciones y conversiones llegarían a oídos de toda la gente en forma directa. — MARIO ELÍAS HAUQUE, Punta Alta, PBA.

Estamos completamente de acuerdo con usted en los puntos que expone. Ahora que se está por normalizar el tamaño y formato de la chapa patente, es hora de que los fabricantes arreglen este aspecto; algunos ya lo han hecho, y han efectuado consultas a PARABRISAS acerca del formato que va a tener (que todavía no lo conocemos).

El problema de repuestos, o la falta de los mismos, y del adiestramiento del personal, ha sido encarado muy seriamente por algunas fábricas... y por algunas no. Lo mismo ocurre en cuanto a concesionarios, no solamente darles los elementos que necesitan sino obligarlos a que lleven stocks de repuestos como para hacer frente a cualquier contingencia.

TU Y EL MOTOR ¿SE CONOCEN?

Quiero decirles que estoy muy de acuerdo con la respuesta dada a ese señor de Rosario, que criticaba a la chica que quería aprender mecánica diesel... Yo soy también una señorita, de dieciocho años de edad, y sigo un curso de motores de explosión como la señorita de Comodoro Rivadavia que tanto preocupó a ese señor. — R. M. L. H. M., Carlos Casares, PBA.

Buena suerte...

PICK-UP CHEVROLET

¿Van a hacer el Road Test de la pick-up Chevrolet? — ROBERTO O., Roberts, PBA.

Vamos a testear todos los vehículos argentinos a medida que vayamos logrando la colaboración de las distintas fábricas.

NUMEROS IRRACIONALES

¿Es un error de imprenta o algo que no entiendo? "Fiat también probó un 1500 dos tiempos con seis cilindros y doce pistones..." (número 15, página 95). — NITO, San Martín, PBA.

Existen varios tipos de motores dos tiempos con el doble de pistones que de cilindros. Las afamadas motos Puch, por ejemplo, tienen dos pistones montados sobre una biela dividida, y un cigüeñal de un solo muñón; vale decir, no debe confundirse con un motor de dos cilindros. Según los técnicos de la Puch, se logran así interesantes resultados en cuanto a rendimiento, velocidad, etc., y por cierto que las motos de esa marca tienen una bien ganada fama.

Sin embargo, en el caso del Fiat aludido se trataba de un block con dos cigüeñales, uno superior y el otro inferior; los pistones se hallaban cara a cara en el mismo cilindro, y durante la marcha del motor se acercaban y alejaban mutuamente, sin tocarse, por supuesto. Uno de los pistones de cada cilindro gobernaba la admisión, el otro el escape. El motor fracasó debido a que los pistones de escape no aguantaban las terribles solicitaciones impuestas por los gases candentes. Vale decir, que los pistones de escape no eran refrigerados por los gases frescos de admisión, tal como ocurre en los motores convencionales de dos o cuatro tiempos...

SINCRONISMOS

1) Tengo una pick-up Ford 40 con la cual he tenido muchos problemas. Me han ofrecido a buen precio un motor Chevrolet 46. ¿Sería factible el cambio?

2) No puedo aprender a hacer el doble embrague, y el motor ronca cuando intento poner la primera. La hice revisar, pero piden $ 1500 por regularla.

3) Tengo un Jeep IKA 58 que vive ahogado. El arreglo del carburador dura tres meses y, después, vuelta a las andadas...; el carburador es un Zenith.

4) ¿Por qué no sincronizan la primera en la mayoría de los coches? — ISIDORO LIJTEINSTEIN, Córdoba.

1) Depende de si entra en el cofre motor del Ford; el motor Chevrolet es más largo. Va a tener que tomar cuidadosas mediciones antes de realizar el cambio.

2) Vea el Road Test del Renault Dauphine en el número 21 de PARABRISAS. Ahí se explica el procedimiento para hacer doble embrague.

3) Algo anda mal, pero no podemos especificar qué. Haga revisar bien el carburador, especialmente la cámara del flotante y su aguja. Tal vez algo impida el libre accionar de la aguja o el mismo flotador, haciendo rebalsar el carburador.

4) Generalmente, no se sincroniza la primera, ni tampoco la marcha atrás, porque esas marchas se colocan estando el automóvil detenido, es decir, que la misma caja de velocidades no está en movimiento. No obstante, cada vez más los nuevos coches vienen con todas las marchas sincronizadas, porque se ha comprobado que la gente prefiere usar la primera aun con el auto andando. Casi todos

¡MAS COMODO...!
¡MAS ELEGANTE...!

SWEATER Ban-Lon®

Para vestir bien de sport y bien vestir en todo momento.

Las prendas prácticas por excelencia e indispensables para el hombre moderno

MARCA REGISTRADA

Ban-Lon es marca registrada que identifica telas, prendas y artículos fabricados de acuerdo a especificaciones y standards de calidad prescriptos y controlados por Joseph Bancroft & Sons Co. de EE.UU. y supervisados en nuestro país por

BANCROFT - BRILLOTEX ARGENTINA
S.A.C. e I. (en formación)
Esmeralda 337 - T. E. 46-0626
Bs. As.

BAN-LON®
Símbolo de Calidad
Marca Registrada
JOSEPH BANCROFT & SONS CO. PHILADELPHIA, PA. U.S.A.

Unicamente esta etiqueta amarilla numerada garantiza CONTRALOR DE CALIDAD Y CERTIFICA PERFECCION. Exíjala siempre con cada artículo **Ban-Lon.**

CORREO PARABRISAS

los coches realmente nuevos tienen la primera sincronizada.

¿DONDE ESTAN LOS CABALLEROS?

Ustedes prometieron dar más informaciones sobre motonáutica, pero hasta la fecha no apareció nada más que el artículo "Motonáutica, deporte de caballeros". — MOTONÁUTICO, Capital.

Es cierto; estamos en deuda con la gente de motonáutica. Lamentablemente, cuando publicamos el artículo, no todos estuvieron de acuerdo.

CARMEN DE PATAGONES

El viaje realizado por "Parabrisas" hasta el sur de la República ha motivado observaciones acerca de la descripción que se hace de Carmen de Patagones y que, a juicio del secretario de Gobierno y Hacienda de la Municipalidad, y del señor Héctor Pirosanto podrían disminuir la categoría de dicha ciudad.

Se nos señala que Carmen de Patagones tiene 44 cuadras de asfalto, lo cual es omitido por nuestro cronista. El Museo funciona con toda regularidad, lo cual tampoco señalamos expresamente. Además de sus bellezas naturales, posee Carmen de Patagones una magnífica playa, bien dotada para los aficionados a la pesca. Igualmente cuenta con tres escuelas primarias, jardín de infantes, escuela de enseñanza diferenciada, escuelas primarias y colegios incorporados secundarios, escuela monotécnica de enseñanza masculina y otra femenina.

La vida económica, se nos señala, es muy importante. Las más grandes fábricas de automóviles tienen agencias, hay numerosos comercios con amplio movimiento.

Por nuestra parte, al dar esta semblanza, que ciertamente honra a los hombres de Carmen de Patagones, queremos aclarar que en un viaje de desmesurada extensión muchas cosas deben ser relatadas en forma escueta y sucinta, a veces apenas una rápida y breve visión a vuelo de pájaro. Lamentamos las omisiones y mucho más que, en los sucesivos cortes que debieron hacerse al original por razones de espacio, hayamos en algún momento llegado a dar una impresión incorrecta de una ciudad. Sirvan estas líneas para corregir esa impresión que, está claro, no refleja con exactitud la realidad.

https://argentoteca.blogspot.com

súper económico!
súper potente!
súper veloz!

Super Orione

Fabricado en Italia por OM S.p A., del grupo FIAT.

Ya puede tener Ud. el orgullo de poseer un "**OM**" SUPER ORIONE: está al alcance de su mano... con las **más amplias facilidades**

TENEMOS LA FINANCIACION QUE MAS LE CONVIENE...

PARA QUE UD. SE LLEVE EL CAMION QUE LE CONVIENE!

Venta, Service y Repuestos:

Agromecánica S. A. C. I. F.

Cangallo 1558 - T.E. 46-0977/0881 - Buenos Aires

y sus 151 Comerciantes Autorizados, distribuidos en todo el país

CARACTERISTICAS:

Motor Diesel, de 180 CV (202 CV SAE), 8 cilindros en V - inyección directa - cámara de combustión a doble turbulencia - triple filtración de aceite.

Suspensión semielíptica con amortiguadores telescópicos.

Confortable cabina frontal y panorámica, con cuatro asientos y dos camas rebatibles con colchón "gomaespuma". Aislación acústica, calefacción, ventilación especial y cristales laterales con ventiletes. Rueda de auxilio y juego de herramientas de origen.

RADIOGRAFIA DEL AUTOMOVIL

Para formar el fichero de RADIOGRAFIAS DEL AUTOMOVIL, le sugerimos escribirnos dándonos los siguientes datos:

marca del auto
modelo - año
número de motor

PROBLEMAS OBSERVADOS

Describa lo más brevemente posible los problemas más notables que haya experimentado con su automóvil. Por ejemplo: baila la dirección; son difíciles los cambios; el baúl es oscuro; se abre el capot, etc. Si solucionó algún problema, díganos cómo y dónde, y cuánto le costó.

PARA MEJORAR EL COCHE

Díganos qué modificaciones o agregados podrían, a su juicio, mejorar este modelo. Por ejemplo: poner ceniceros, cambiar parasoles, mejorar la colocación del espejo retrovisor, agregar estabilizador de dirección etcétera.

Puede agregar o no sus datos personales.

Correspondencia:
Radiografías de
PARABRISAS
Avenida Alem 884
Capital

CON EL PASO CAMBIADO

La industria de automotores, repuestos y accesorios, es grande y fuerte en nuestro país. Nadie puede discutir su importancia como fuente de trabajo ni su aporte productivo a la riqueza general.

Esto es una verdad inconmovible en lo que se refiere a las necesidades inmediatas de un país como el nuestro, en déficit en materia de automotores. Y se hace más verdad todavía cuando se piensa en el inmenso mercado latinoamericano sobre el cual podría expandirse con gran beneficio para toda la economía argentina.

Sin embargo, el esfuerzo creador que ha levantado esa industria no solamente carece de apoyo, sino que, tomado al cruce de nuestra crisis económica, recibe el martilleo de disposiciones estatales que la ahogan.

La devaluación monetaria, los recargos aduaneros, los aumentos en combustibles y energía eléctrica, el nuevo impuesto a las ventas, la falta de liquidez y las importaciones de piezas en competencia, son las plagas que sufre la industria automotriz.

En lo interior, la industria está peleando por no retroceder, por no bajar su producción, no paralizar sus fábricas, no despedir obreros, evitando así iniciar esas trágicas ondas de resonancia que terminan en las quiebras y las colas de desocupados.

Esa actitud dinámica de la industria no termina aquí. Mirando al futuro prevé las mencionadas posibilidades latinoamericanas. Pero ¿cómo ha de encarar la inevitable competencia? En Brasil, la industria de accesorios y repuestos, además de ser favorecida por un más amplio desarrollo de la siderurgia, está integrada al régimen de radicaciones de fábricas de automotores y puede trabajar en las favorecidas condiciones de ese régimen. En México, la industria está defendida con enérgica decisión por el gobierno. Para la industria argentina, la situación es mucho más difícil. Al pesado fardo de una situación general que no se niega a compartir, se agregan trabas y cargas en lo interior y se desampara a la industria dejándola a merced del asalto extranjero.

No es tanto lo que se pide a cambio de abrir una perspectiva brillante para un importante sector de la economía nacional.

Dicho en breve, lo que se quiere es una estabilización razonable del dólar, cese de los recargos que gravan las importaciones de materias primas no producidas en el país, derogación del impuesto a las ventas, ampliación a la industria pequeña y mediana del régimen de redescuento, mejor distribución del crédito.

En suma, un poco de oxígeno para evitar el desastre interno y para que seamos algo en América latina. No es mucho, pero en esta materia andamos con el paso cambiado.

https://argentoteca.blogspot.com

hay una autoradio

AUTOVOX

especialmente diseñada

Sistema de válvulas y transistores alimentados por batería, que elimina vibraciones y ruidos parásitos con mínimo consumo y máxima calidad de sonido.

CONSULTE AL CONCESIONARIO AUTOVOX MAS CERCANO A SU DOMICILIO SOBRE EL MODELO AUTOVOX ADECUADO A SU COCHE.

AUTOVOX, LA VOZ MAS CLARA PARA EL AUTOMOTOR

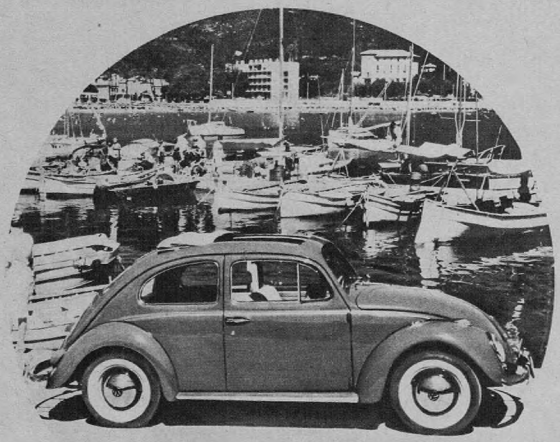
Distribuidores:

RICARDO P. HAAS S.A.

MAIPU 849 - T. E. 32-6871 al 78 - Bs. As.

ESPACIO PUBLICIDAD

¿QUIÉNES SON LOS GRANDES?



Autos, autos, muchos autos... La civilización de este frenético siglo XX se mueve al compás de ruedas y alas. La producción masiva elabora por millones.

¿Cuánto es un millón de autos? Tres mil por día, en números redondos. Ciento veinticinco por hora, si se trabajan las 24 horas; un coche cada treinta segundos, otra vez redondeando, día y noche los 365 días del año. Y General Motors solamente, hizo más de tres millones en 1960, repartidos entre Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Pontiac y Cadillac, más los nuevos compactos.

Claro que todos estos autos no salen de una sola fábrica. Una empresa grande tiene plantas repartidas por todo el país, más países extranjeros en los cuales tenga también producción (por ejemplo, GM fabrica el Opel en Alemania, el Vauxhall en Inglaterra y el Holden en Australia; Ford tiene la Ford inglesa y la Ford alemana, más plantas de montaje en todo el mundo). Generalmente, las fábricas racionalizan su producción sobre uno o dos modelos de vehículos; según una propaganda de Industrias Kaiser Argentina, la planta de Santa Isabel es la que mayor diversidad de modelos fabrica bajo un solo techo, en todo el mundo.

Consorcios gigantescos como British Motor Corporation producen muchos tipos distintos de autos, pero lo hacen en plantas repartidas en toda Inglaterra. La misma Volkswagenwerk, que hace solamente el VW y sus variantes comerciales (ahora se añade una pequeña producción del VW 1500), tiene

https://argentoteca.blogspot.com

fábricas en Wolfsburgo, Hannover y otras en construcción.

La pregunta es: ¿quiénes son los grandes? Bueno, para nadie será un secreto que la empresa fabricante más grande del mundo es General Motors Corporation, cuyo eje está en Flint, estado de Michigan. GM produjo en 1960 3.193.000 automóviles de pasajeros, de los cuales 1.646.400 eran Chevrolet; casi cuatro por minuto. Desde que usted empezó a leer este artículo, ¿cuántos Chevrolet se fabricaron?

Después de Chevrolet viene Ford: 917.700 autos en 1960. Siempre hablando de marcas individuales, Volkswagen está cerca, con 810.700 autos de pasajeros. En cuanto a grupos industriales, tenemos GM (3.193.200), Ford Motor Company (1.890.200), Chrysler (1.019.300); Volkswagen (801.700), y siguen British Motor Corporation, Fiat, American Motors, Renault, Ford de Inglaterra, etc. En 1960, veinte empresas (no marcas individuales) produjeron más de 100.000 unidades.

El cuadro comercial varía fundamentalmente en cuanto a la ubicación de las unidades vendidas. Los países europeos exportan gran parte de su producción; en cambio, Norteamérica apenas si lo hace. Porcentualmente, Alemania Occidental y Francia mandaron el 48 % de sus vehículos más allá de sus fronteras y también se empató el segundo puesto, con el 42 % —el Reino Unido y Francia—. En cambio, Estados Unidos exporta solamente el 2 % de su producción. Problemas de escasez de dólares y de elevado consumo de combustible de unidades norteamericanas hicieron que el año pasado los EE. UU. y la industria asociada del Canadá exportaran 134.310 automóviles, contra 2.174.301 salidas de Europa Occidental.

La producción global de Europa Occidental se acerca a la de Norteamérica: 5.147.560 contra 6.701.300. Esto se debe a que Europa ha aumentado grandemente su producción, mientras la norteamericana ha decaído. En 1955, las fábricas estadounidenses tuvieron un año de producción inmensa, casi ocho millones de automóviles de pasajeros, y, por lo tanto, se produjo al año siguiente una profunda retracción de ventas; había tanta gente que compró coche nuevo que por dos o tres años no quisieron saber nada de cambiar.

Hablando en términos de previsiones futuras, se espera de Norteamérica que siga aumentando su producción, pero a ritmo bastante lento; hay tantos autos que cualquier crecimiento deberá lograrse principalmente a base de crecimiento demográfico vegetativo. Posiblemente aumenten las exportaciones gracias a los compactos.

En Europa, Alemania Occidental se ha convertido en la nación exportadora más poderosa (y la más poderosa del mundo por esa misma circunstancia). Previsiblemente, esa situación continuará en vigor. Francia e Italia están en auge, tanto en producción interna como exportación, y la industria del Reino Unido lucha por recuperar posiciones perdidas hace algunos años. *

PRODUCCION DE 1960 POR EMPRESAS

(sin discriminación de marcas)

General Motors Corporation (*)	3.193.200
Ford Motor Company, EE.UU. (*)	1.890.200
Chrysler Corporation	1.019.300
Volkswagenwerk (*)	801.700
British Motor Corporation	537.800
Fiat S. p. A. (*)	520.000
American Motors Corporation	485.700
Régie Renault (*)	484.000
Ford Motor Company, Ltd. (Inglaterra)	391.000
Adam Opel A. G.	351.000
S. A. Citroen	235.000
Automobiles Simca	220.000
Automobiles Peugeot	191.500
Ford Werke A. G.	188.000
Vauxhall Motors, Ltd.	145.000
Auto Union	126.000
Daimler-Benz A. G. (Mercedes)	122.000
Rootes Motors, Ltd.	120.000
Standard-Triumph, Ltd.	107.000
Studebaker-Packard Corporation	105.000

MARCAS INDIVIDUALES MAS VENDIDAS

(más de 200.000 unidades)

Chevrolet	1.646.400
Ford	917.100
Volkswagen	801.700
BMC (1)	537.800
Fiat	510.000
Falcon	505.100
Rambler	485.700
Renault	484.000
Pontiac	418.200
Dodge	411.700
Oldsmobile	402.600
Ford Inglaterra	383.000
Opel	351.000
Buick	307.800
Corvair	258.300
Plymouth	252.500
Citroen	236.000
Valiant	231.500
Simca	220.000

Ford
FIAT
AUTO UNION
DKW
SIMCA
PEUGEOT

https://argentoteca.blogspot.com

éste es el 10°. road test de PARABRISAS

hoy probamos el FORD FALCON

Con el Road Test del Falcon, *Parabrisas* inicia la serie de pruebas de ruta y de pista de los automóviles "compactos" de industria nacional.

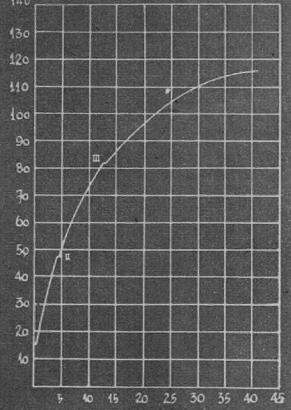
Ford Motor Argentina entrega con este automóvil un vehículo creado y diseñado en su país de origen como vehículo familiar con aptitudes para recorridos largos; claro que el Falcon y los demás compactos entran en la categoría de auto grande, tanto en precio como en capacidad de transporte.

Entrando en materia, diremos que es un sedán cuatro puertas, con capacidad para seis pasajeros y con los elementos mecánicos colocados del modo convencional, esto es, motor adelante, luego la caja de velocidades, el árbol de transmisión, etc.

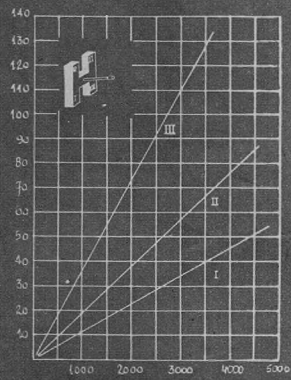
Al introducirse en el Falcon, la primera impresión que se recibe es la de amplitud interior, impresión que perdura a través de toda la prueba, corroborada por el diseño neto de los asientos (ambos enterizos) y la delgadez de las puertas, que de este modo no quitan espacio interior.

El lugar reservado para los pies, tanto adelante como atrás, es amplio también, dado que el túnel de transmisión es bajo y estrecho. Una vez frente al volante, el conductor encuentra que los controles están dispuestos con gran comodidad, sobre todo en lo que a los pedales se refiere, bien espaciados entre sí y convenientemente separados del túnel de transmisión y de la pared izquierda del automóvil.

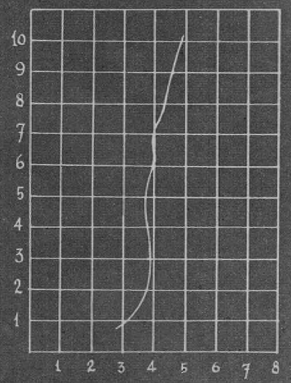
El asiento delantero es profundo; el conductor va sentado bajo, en una posición muy natural y muy cómoda, y toda su espalda está bien sostenida, cosa que es de importancia fundamental para la comodidad de conducción, y que ha permitido a los testers de *Parabrisas* un manejo de once horas seguidas sin cansancio apreciable. En este sentido el Falcon es uno de los automóviles más cómodos probados por nosotros. Llevando una crítica a fondo resulta destacable la posición del volante, cuya inclinación es correcta, pero en cambio llega demasiado cerca del respaldo del asiento. Corriendo éste para atrás, operación fácil, el volante lógicamente se separa del asiento, pero ocurre lo mismo con los pedales, que quedan de este modo algo lejos. Un individuo que guste manejar con los brazos estirados tal vez encuentre cierto inconveniente. (Puede aclarrase aquí que la posición del volante ha sido determinada por las especificaciones del Oscar —un muñeco articulado— que da una medida de estatura que abarca el 80 % de la población norteamericana.)



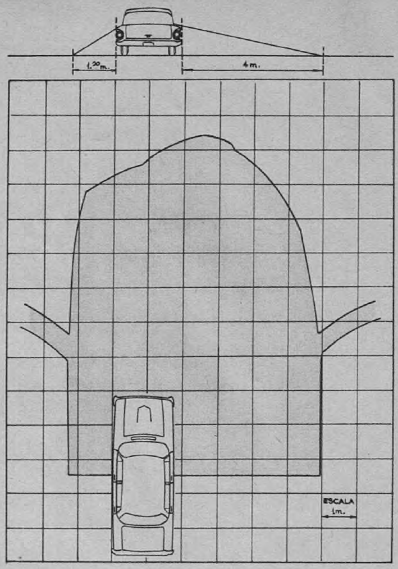
La aceleración del Ford Falcon es muy buena hasta 100 kilómetros por hora, dentro de la goma de velocidades que es normal en el uso diario del automóvil. Lanzado en carretera, acelera más lentamente de 100 a su velocidad máxima. De cualquier forma su performance es altamente satisfactoria.



Las relaciones de marcha del Falcon son tales de asegurar una marcha suave y sostenida a régimen de motor relativamente bajo; por ejemplo, los 100 kilómetros por hora se logran a menos de 3.000 r.p.m. en tercera. La segunda es "corta", ofreciendo ágil aceleración en el tránsito. Las relaciones están bien elegidas.



Frenamos diez veces consecutivas el Falcon, observando que, por el peso del coche, frena muy bien. No puede compararse con un coche liviano, pero nadie va a tener problemas de frenos con un Falcón, a menos que lo use corriendo a toda velocidad en caminos de montaña. El frenaje resulta una sorpresa agradable.



El pedal del acelerador del automóvil testeado era duro. Luego nos enteramos en la fábrica de que el Falcon trae un sistema que permite ablandar el movimiento, alargando el recorrido, de modo de contentar todos los gustos en la materia.

En la puerta izquierda existe un posabrazos muy bien ubicado, en el cual puede descansar cómodamente el codo del conductor.

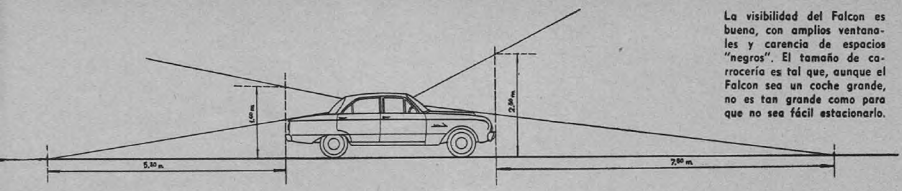
Una característica del Falcon, que es de cualquier automóvil moderno con el asiento profundo, es la de no ofrecer una absoluta comodidad en la entrada y salida del puesto de conducción. Este es un mal común que parece perdurará en el tiempo y no es patrimonio exclusivo de Ford.

El confort en el manejo se ve afirmado por la suavidad del pedal de embrague de recorrido corto y arriba.

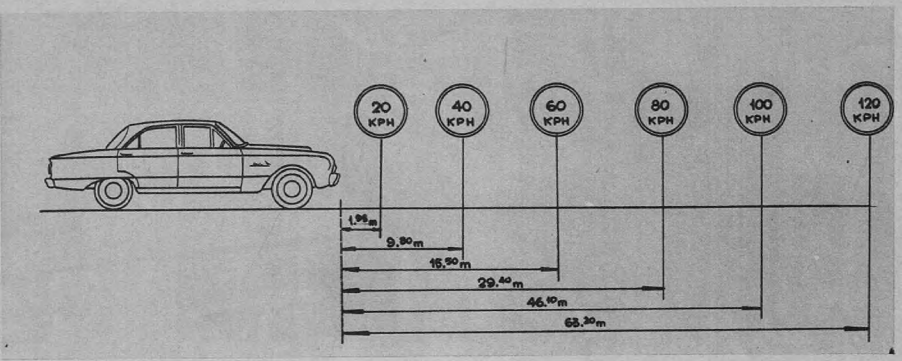
Esta suavidad se refleja en la palanca del cambio de marchas, que tiene un recorrido demasiado largo a nuestro juicio, y en la que se notan en cierta intensidad los juegos producidos en el varillaje transmisor del movimiento.

El freno de estacionamiento es accionado con la mano izquierda en forma fácil. Su ubicación debajo del tablero de instrumentos, bien sobre la izquierda, hace que la manija propiamente dicha del freno no estorbe en ningún momento los movimientos del conductor.

https://argentoteca.blogspot.com



La visibilidad del Falcon es buena, con amplios ventanales y carencia de espacios "negros". El tamaño de carrocería es tal que, aunque el Falcon sea un coche grande, no es tan grande como para que no sea fácil estacionarlo.



Las manivelas de los levantavidrios tienen una posición tal que no molestan en las rodillas en ninguna de las posiciones que puedan adoptar. Esto es importante para el caso en que viajen tres personas en cada asiento, cosa que, por otro lado, pueden hacer con bastante comodidad.

MANEJO Y TENIDA EN RUTA

En la ciudad, el manejo es cómodo y veloz, dada la aceleración que tiene el vehículo, sobre todo en las dos primeras velocidades. El automóvil testeado por la revista *Parabrisas* alcanzó los 80 kph en 12"5/10, lo que demuestra ser más que suficiente para el tránsito ciudadano, lo mismo que los frenos y las demás características del vehículo. La segunda velocidad sale con facilidad desde los 18 kph, cosa muy conveniente desde el momento en que la primera carece de sincronización y no se puede colocar sin ruido con el automóvil en movimiento sin recurrir al viejo artificio del doble embrague. La suspensión es buena con cierta debilidad en amortiguación. Es fácil de estacionar y los paragolpes están lo suficientemente altos como para proteger verdaderamente la carrocería sin el recurso de las tan comunes defensas.

En ruta la cosa cambia de aspecto. Hasta los 80 e inclusive los 100 kph el automóvil anda perfectamente bien, tanto en lo que respecta a tenida en ruta como a aceleración y frenos. Más arriba de esa velocidad comienzan a suceder cosas. Los vientos laterales hacen sentir su influencia desviando el automóvil de su línea de marcha, en razón directa con el incremento de velocidad. Aquí la debilidad de los amortiguadores vuelve a hacerse sentir, sobre todo en el tren trasero, que se desubica de la línea de marcha. Esto es realmente notable a velocidades oscilantes entre los 120 y los 130 kph, en las que hace sentir su influencia hasta el cruce con un camión o inclusive un auto grande. Hemos notado también que la suspensión tiende a fondearse o por lo menos se acerca siempre a su límite. En este punto se hace necesaria una aclaración: en caminos muy lisos, como son los de su país de origen, el Falcon anda perfectamente bien. En la República Argentina las circunstancias cambian. Los caminos no son tan buenos y sobre todo no son todos de asfalto. El Falcon fue probado en asfalto, ripio y tierra. En estas dos últimas circunstancias se nota una tendencia a derrapar de cola, de manera contraria al comportamiento en el asfalto y en curva, en que se nota un cómodo "understeer" o subviraje.

La visibilidad es buena en todos los sentidos y especialmente encomiable, la que se obtiene a través del espejo retrovisor. La luneta es amplia y permite ver el horizonte por el espejo, con lo que se cubre todo el camino que se va dejando atrás.

Las distancias de frenado no son cortas ni excesivamente largas, y el desvanecimiento del poder frenante es mínimo. Para nuestro gusto, los frenos tendrían que ser más potentes porque consideramos que de ciento veinte kilómetros a cero en sesenta y tres metros no ofrece un margen muy amplio de seguridad, sobre todo pensando en un modelo 62.

La estabilidad del vehículo podría mejorarse mucho, de contar con amortiguadores más eficaces. Aún en tránsito urbano es factible hacer que fondee la suspensión. Por otra parte, el Falcon tiene un defecto que comparte con los productos de su competencia directa; al acelerar sobre terreno desparejo o sobre el adoquinado característico de casi todas nuestras ciudades más antiguas, el tren trasero chicotea fuertemente, especialmente en segunda. Esto se debe a que el eje trasero está sujetado solamente por los elásticos, según el sistema Hotchkiss, y éstos tienden a enroscarse cuando la aceleración es muy fuerte. Aunque el mal es propio de este tipo de tren trasero, podría mejorarse con una amortiguación más resistente.

INTERIOR

El tapizado del Falcon es agradable

DATOS TECNICOS

MOTOR: 6 cilindros en línea de 88.9 x 74.70 mm., 2.769 cc. relación de compresión de 6.8: 1, 101 HP a 4.400 rpm. Block y culata de fundición, válvulas a la cabeza con varillas y botadores. Refrigeración por agua forzada bajo presión. Caja de tres velocidades hacia adelante, 2ª y 3ª sincronizadas. Relaciones finales: 1ª 11,51: 1, 2ª 6,40: 1, 3ª 3,50: 1. Palanca de cambios sobre la columna de dirección. Construcción portante, suspensión delantera tipo McPherson, trasera Hotchkiss-drive con elásticos longitudinales. Amortiguadores tubulares hidráulicos. Frenos hidráulicos a campana. Sistema eléctrico de 12 volts.

VELOCIDAD MAXIMA

Medida en ruta con corridas en sentidos opuestos: 138 kph.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En ciudad: 6.2 kpl.
En ruta a 80 kph: 9.8 kpl.
En ruta alta velocidad 120/130 kph: 6.8 kpl.

ERROR DEL VELOCIMETRO

Automóvil	20	40	60	80	100	120
5ª Rueda	20	42	62	82	99	115

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

22 3/10 traspuestos los metros finales a 104 kph.

IMPERMEABILIDAD

Agua: muy buena, muy pocas filtraciones por el marco inferior de las puertas.

Polvo: insuficiente, sobre todo en el baúl.

ACELERACION

de 0 a 20 kph	1" 7/10
de 0 a 40 kph	3" 3/5
de 0 a 60 kph	7" 1/5
de 0 a 80 kph	12" 5/10
de 0 a 100 kph	24"
de 0 a 120 kph	38" 2/5

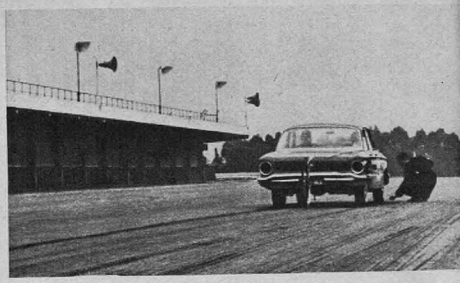
EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

1ª	295 kg/ton. a 17 kph
2ª	162 kg/ton. a 52 kph
3ª	104 kg/ton. a 81 kph

DRAG TOTAL A 100 KPH.

114 kg/ton. medidos con el acelerómetro Tapley.

Este test fue realizado por el personal técnico de la revista Parabrisas, señores Ronald Hansen, Guillermo Mártire y Emilio R. del Valle (n). Como es norma, en las pruebas de aceleración y frenado en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, condujo el piloto de fábrica, en este caso el señor Alberto Dopico, de F.M.A.



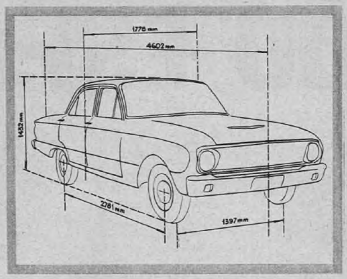
y de material que sujeta el conductor sin producir un rozamiento excesivo que dificulte su entrada y salida. Los pedales son colgantes, de accionamiento suave. La palanca de cambios, aunque de largo recorrido, es también muy liviana.

Los limpiaparabrisas son accionados a vacío y tienen dos velocidades; para andar en ruta limpian a gran velocidad un sector reducido, mientras que para el andar en ciudad, más despacio pero necesitando mayor visibilidad periférica, barren un campo más amplio, a menos frecuencia de oscilación. Cerrando el control los limpiaparabrisas se "estacionan" automáticamente.

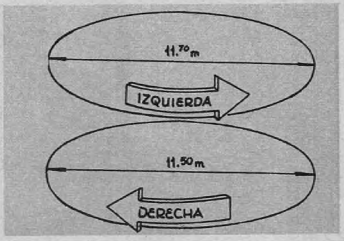
Un detalle muy interesante es el lavaparabrisas; accionado por un pedalín de goma, no solamente envía líquido al parabrisas, sino que, si se oprime a fondo el pedalín, pone en movimiento los limpiaparabrisas, que siguen funcionando hasta que se suelta el pedalín completamente.

Aparte del velocímetro (con odómetro pero sin "giornaliero") los únicos instrumentos de aguja son el indicador de temperatura de agua y el medidor de nivel de nafta. Estos parecen colimadores de tiro, con dos rayas que se cruzan en forma perpendicular y un pequeño círculo. El indicador de combustible no anduvo muy bien; el termómetro, sí, y además, es evidente que el Ford tiene un termostato muy eficiente, pues el motor siempre anduvo en su tempera-

https://argentoteca.blogspot.com



Con el Ford Falcon, PARABRISAS viajó al sur, a Puerto Pirámides. El coche resultó ser una eficiente alfombra mágica que nos transportó sin problemas. A la izquierda, observamos una medición de frenos durante las pruebas del Autódromo.



tura óptima (y el motor adquiere temperatura muy rápidamente; basta salir al cabo de treinta segundos, andando muy despacio hasta que la aguja del termómetro llegue a la posición normal). La presión de aceite, y la carga del generador están indicados por "luces de idiota".

El sistema de calefacción es muy bueno; tuvimos ocasión de testearlo muy a fondo porque la tenida en nuestras manos del Falcon coincidió con una ola de frío muy intensa.

El Falcon carece de guiñada de luces y en esto está de acuerdo con las ordenanzas municipales que indican que las luces bajas deben usarse en la ciudad y no las de posición con guiño en las esquinas. Falta solamente que los conductores en sentido contrario no enciendan las altas cuando uno transita cumpliendo con esta disposición legal.

Es factible adquirir un coche que cueste un tercio del Falcon y tiene el capot trabado de adentro, pero en el caso del Falcon, cualquiera puede destapar el motor con tranquilidad.

Los virajes se señalan con una palanquita al costado del volante, con luz de advertencia y vuelta a cero al girar el volante; la luz intermitente es fuerte, pero los faritos repetidores de adelante están en un lugar expuesto para el caso de un choque.

Nuestro Falcon vino equipado con una radio de clara y potente voz (onda larga solamente).

CONCLUSIONES

El Ford Falcon es un vehículo realmente ideal para viajes en ruta y andar en ciudad a ritmo moderado o ágil. Corriendo fuerte empiezan a observarse algunos aspectos no positivos del diseño, pero de todos modos, quien compra un Falcon, no lo hace para circular a velocidades de carrera. Es comodísimo para manejar y los controles son muy suaves; la suspensión es mullida, blanda para andar ligero en caminos de tierra, pero muy cómoda para un ritmo de marcha normal. La desmultiplicación del volante obliga a rápidas maniobras en ciudad, pero el conductor pronto se acostumbra.

Para ese menester es ideal; además, no pasando de ochenta kilómetros por hora, es factible aprovecharse de un consumo de combustible que llega casi a 10 km/litro de nafta común.

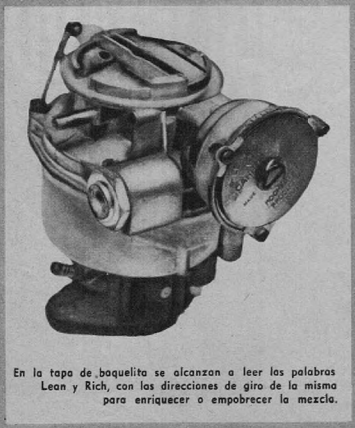
No todos los automovilistas argentinos poseen los recursos como para comprar un coche de la categoría y precio del Falcon; pero si el precio no fuera problema es indudable que este vehículo, satisfaría los requerimientos de la gran mayoría de nuestros conductores.

Los más exigentes pedirían mejor amortiguación, y más freno para muy altas velocidades, dirección más rápida y una primera sincronizada. *

AFINADO ESPECIAL

Primero hemos puesto el motor a punto -PARABRISAS 22- y ahora nos toca afinarlo; cebador automático, carburadores múltiples, corrección para altura..., en fin, siga leyendo...

Izquierda: un carburador Rochester con dispositivo automático para arranque en frío, en el que se ve claramente la tapa de baquelita de la que se habla en el texto de la nota. En la caja está el control que cierra la mariposa en frío y la abre en caliente, que se regula desde el exterior para lograr un correcto funcionamiento. Derecha: la mariposa del carburador está cerrada. A medida que aumente la temperatura se irá abriendo. En este caso, la tapa reguladora se traba en su punto justo por un pequeño balancín dentado que aparece al pie de la caja del cebador automático. Centro: éste es el aparato sincronizador de carburadores, que por un método visual delata el funcionamiento relativo de los mismos. Se coloca en cada toma de aire y con los controles del carburador se llega al punto exacto.



En la tapa de baquelita se alcanzan a leer las palabras Lean y Rich, con las direcciones de giro de la misma para enriquecer o empobrecer la mezcla.

https://argentoteca.blogspot.com

DE MOTORES

POR JUAN ROGLIATTI

En un anterior artículo (*Parabrisas* octubre 1961, págs. 62-64) hemos dado las indicaciones generales para afinar, o sea lograr el perfecto funcionamiento del motor. Hemos visto que el motor debe ser primero "puesto a punto", o sea que los sistemas de distribución, de carburación y encendido deben estar armados como corresponde, luego se retocan los órganos de regulación hasta lograr la marcha regular del motor en baja así como en alta velocidad.

Esas regulaciones eran sencillas y se referían a toda clase de motores de automóviles, pero en especial a los motores de tipos chicos y medianos, como son la mayoría de los coches europeos actuales.

Hay sin embargo un buen número de casos que requieren un tratamiento aparte, y son los que se refieren a coches americanos y europeos grandes, coches con determinadas características de alta performance (sin que sean necesariamente coches sport) y para todos los coches, incluso los que ya se trataron, para condiciones particulares. En total, esos casos particulares forman un conjunto que pasa de ser minoría sin interés.

En caso más interesante e importante es indudablemente el del motor con varios carburadores: el funcionamiento de todos debe ser absolutamente sincronizado, es decir, que la cantidad de mezcla que pasa por cada uno en marcha lenta debe ser igual, y las mariposas deben abrirse perfectamente juntas. Está de más decir que en los carburadores cuádruples americanos dos de las mariposas se abren más tarde que las dos primeras, y en ese caso cada par es el que debe estar sincronizado.

Hay dos maneras para poner a punto los carburadores múltiples, una totalmente manual y la otra valiéndose de un cómodo y simple aparato (¡que casi no se encuentra en el país!).

El aparato cuya ilustración se acompaña, es de la firma alemana Moto-Meter —que se especializa en instrumentos de control—, y se coloca en la toma de aire de cada carburador de un mismo motor; el tubo de vidrio que se ve a la derecha contiene un pistón movible cuya posición con el motor a marcha lenta se regula con un tornillo; colocando luego el aparato en la toma de aire de cada uno de los otros carburadores y sin tocar ya el tornillo de regulación del mismo, se logra la perfecta puesta a punto de cada carburador cuando regulándolo con el tornillo propio se vuelve a llevar el pistón a la misma posición del primer carburador controlado.

Si no se tiene instrumento alguno para poner a punto un motor con dos o más carburadores, recomendamos seguir las instrucciones que da la Ferrari para sus coches, y que son las más completas, a saber:

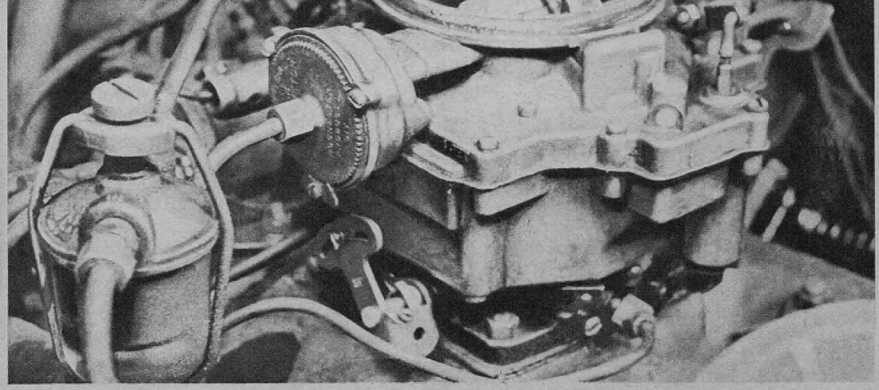
I) Se sacan los filtros de aire y se aflojan los varillajes de mando de manera que cada carburador esté con las mariposas cerradas y apoyando contra los topes regulables. Apretar a fondo los tornillos de regulación de la marcha lenta y luego destornillarlos de una cantidad igual para todos y que para la mayoría de los carburadores es de ½ a ¾ de vuelta.

II) Sacar los gicleurs de marcha lenta a todos los carburadores menos uno (o en caso de que ese trabajo sea muy engorroso, desconectar la entrada de nafta al carburador). Poner en marcha el motor y tratar que regule con sólo un carburador, accionando primero el tornillo tope y luego el de marcha lenta; destornillar un poco el tornillo de tope hasta que el motor se pare.

Armar nuevamente un carburador que se había anulado antes; anular el primero y repetir las operaciones para obtener la marcha lenta y luego reducir la regulación del tornillo de tope hasta que el motor se pare. Repetir todo para todos los carburadores independientes que hubiera.

III) Bloquear cada mando independiente de cada carburador sobre la varilla o eje que los conecta a todos juntos, una vez que se hayan armados al final de la operación de ajuste; al poner en marcha el motor con todos sus carburadores, la velocidad en marcha lenta será más alta que lo normal, y entonces se aflojan todos los tornillos de tope de las mariposas de la misma cantidad hasta obtener la marcha lenta correcta, pero sin tocar los tornillos de regulación de mezcla o de marcha lenta.

IV) Si acelerando violentamente (con motor libre y coche parado) se sienten unas contraexplosiones en el múltiple, quiere decir que hay que enriquecer la mezcla; para ello hay que localizar el



AFINADO DE MOTORES

carburador que falla para poder abrir un poco el tornillo de regulación correspondiente; se prueba primero con uno y se repite la acelerada; si no era, se vuelve a la posición inicial el tornillo y se ensaya con otro.

En muchos carburadores, especialmente los que equipan los coches de categoría, los coches americanos, etc., el control del cebador de arranque es automático; este control debe ser ajustado correctamente, y esto debe hacerse cuando se nota una dificultad en el arranque en frío o en caliente. Cuando el motor tarda en arrancar en frío es porque el cebador no actúa o actúa demasiado poco, y por el contrario, si el motor no arranca con facilidad en caliente, es porque se ahoga debido al efecto excesivo del cebador.

Para controlar el funcionamiento del aparato es necesario sacar el filtro de aire y mirar en la garganta del carburador: hay una mariposa que sirve precisamente para el control, por encima de la mariposa normal del acelerador; cuando el motor está frío, esta mariposa debe estar cerrada, y cuando está caliente, debe estar abierta; si estas condiciones no se cumplen es necesario girar la caja de baquelita negra que está a un costado del carburador en correspondencia del eje de la mariposa. En esta caja está el control, y está marcada con la letra A; para mover la caja es necesario aflojar la brida y el (o los) tornillo B; se gira la caja hasta provocar el movimiento deseado, o sea hacer que la mariposa cierre en frío o abra en caliente; puede ser necesario efectuar un par de ajustes para encontrar el punto justo, o sea que de primera intención puede cerrarse o abrirse demasiado y luego con un segundo ajuste se afina más. Lo que debe lograrse es un arranque casi inmediato en frío y ninguna dificultad en caliente.

Un problema especial es el de la corrección de la carburación por la altura: este problema es debido a que el aire y la nafta se mezclan en volumen (o sea que el carburador trata de hacer una mezcla siempre igual), pero a medida que se sube el aire se hace cada vez menos denso, con el resultado de que un litro de aire pesa mucho menos pero un litro de nafta es casi igual en peso a cualquiera de las alturas que se alcanzan en automóvil. Entonces a la pérdida de potencia característica de la altura hay que agregar una pérdida mayor por causa de la mala combustión de la mezcla, más consumo de nafta.

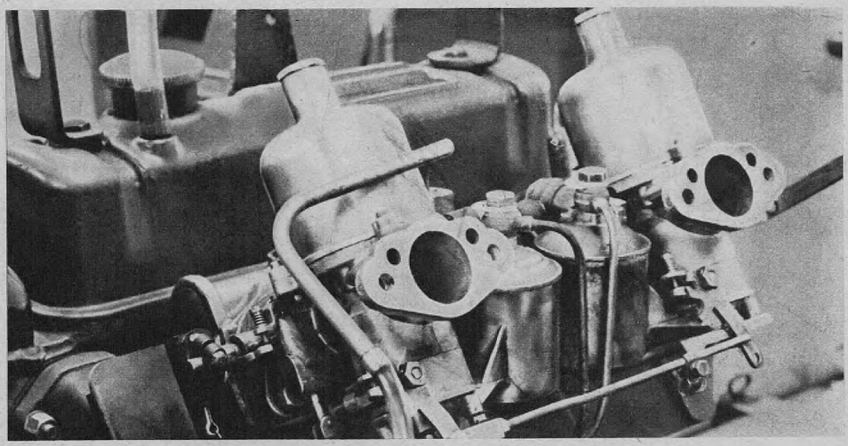
En la tablita adjunta puede verse cómo disminuye la presión del aire con la altura y cómo se reduce la potencia que es proporcional a la presión; la densidad del aire disminuye algo menos, y por eso la corrección que es necesario hacer con el gicleur de alta no es tan grande; puede tomarse como la mitad del porcentaje de la pérdida de presión, con lo que si a 1000 metros no es importante, a 4000 (altura del Cristo Redentor en el camino a Chile) habría que reducir el paso de nafta del 20 por ciento; esta corrección hay que tenerla en cuenta si se va mucho en montaña o en caso de carreras donde es necesario contar con la máxima potencia en todo momento.

Reducción de presión y potencia por altura y reducción de la compresión suponiendo que la compresión inicial era de ocho a uno.

En la práctica, lo que puede hacerse para obtener un carburador con regulación de la mezcla es regularlo para una altura promedio entre la mínima y la máxima que se alcanzará, luego usar un poco el cebador a baja altura, eliminarlo a la altura para la que se reguló y dejar la mezcla rica a máxima altura.

ALTURA METROS	PRESION mm. Hg.	PERDIDA %	COMPRESION REAL
0	760	0	8
500	715	6	7,6
1000	674	11,3	7
1500	635	16,5	6,6
2000	598	21,4	6,3
2500	562	26,1	5,85
3000	526	30,8	5,5
3500	491	35,4	5,25
4000	456	40	5

Para el control del encendido en forma correcta en lo que respecta al avance con el motor en movimiento, no hay otra solución que el empleo de una lámpara de neón conectada con la bujía del cilindro Nº 1. Hecha una marca con pintura blanca sobre el volante delantero del cigüeñal, y una marca fija si ya no la hay, para determinar el avance, se observa con el motor en marcha si el avance automático, sea éste de tipo centrífugo sobre el distribuidor o de tipo al vacío (o ambos a la vez) corresponde a lo establecido para cada motor; la luz de neón se prende cuando se produce la chispa y alumbra la marca sobre el volante y la referencia fija; acelerando, estas marcas deben aparecer alejadas de una cantidad proporcional al avance. Si esto no ocurre o es anormal hay que hacer arreglar los mecanismos de control; en el caso de avance al vacío, a menudo se obtura el agujero que comunica con el múltiple y el arreglo consiste simplemente en limpiar y destaparlo. *



Caso típico de un sistema de dos carburadores. En la foto, dos SU colocados sobre un motor del Di Tella 1.500. (Foto cortesía Siam Di Tella Automotores).

https://argentoteca.blogspot.com

Si usted tiene un automotor... manténgalo en perfectas condiciones.

Si a usted se le confía un automotor, ya sea para manejarlo, cuidarlo o someterlo a una reparación... demuestre que usted sabe apreciar lo que le han confiado.

Mantenga el motor de ese vehículo en perfectas condiciones, usando el moderno lubricante **Shell X-100 Multigrado.**

UNICO que no deja cenizas al quemarse

Esta excepcional cualidad proporciona cámaras de combustión menos sucias, obteniéndose así una reducción de hasta un 50 % en las pérdidas de potencia causadas por la acumulación de residuos.

Desde hoy -y para siempre- use

SHELL X-100 MOTOR OIL

MULTIGRADO

SHELL

***...y siga seguro con* SHELL**

SANTA FE

Al parpadeante ritmo de semáforos en larga fila —Esmeralda hasta Coronel Díaz, y próxima extensión hasta Serrano (plaza Italia)— la Gran Vía del Norte vive una transformación con tendencias a ir paulatinamente equiparando nuestra capital con las otras grandes ciudades del mundo. Parte de un ambicioso —y necesario— plan de cinco etapas, la semaforización de Santa Fe ha ido sacando, poco a poco, carta de ciudadanía porteña. No fue así en los primeros días; a un coro casi unánime de protestas, se sumó un espontáneo y silencioso boicot de conductores, especialmente los profesionales, que prefirieron filtrarse por angostas calles adyacentes "antes que meterse en el loquero de Santa Fe".

PARABRISAS no se sustrajo, por supuesto, a la incertidumbre de esos primeros días. A los gesticulantes conciliábulos —entre divertidos e indignados— que salpicaron nuestra redacción en los días iniciales de la semaforización de la Gran Vía, se agregó la metralla de preguntas que a boca de jarro recibían nuestros redactores cada vez que se aventuraban a la calle con un auto individualizado con carteles de PARABRISAS: "¿Ustedes entienden algo de lo que pasa en Santa Fe?"

"NO ESTAN SINCRONIZADOS"

En los primeros momentos el cuadro "santafesino" no era, por cierto, alentador. El poco tránsito que se aventuró a recorrer la Gran Vía se desplazaba con el reptante estertor de una culebra con hipo mientras los conductores refunfuñaban, daban impacientes palmadas a los volantes o descargaban sus nervios con los peatones que tímidamente ponían un incierto pie sobre la aristocrática avenida repentinamente convertida en *terra incognita*.

"¡No están sincronizados! ¡Hay que detenerse en cada cuadra!" Era el unánime comentario de los que completaban un recorrido de la avenida con una expresión tipo "Yo anduve por Santa Fe y viví para contarlo" en el rostro. A los quince días había quien suavizaba un poco el dictamen: "Parece que se están arreglando un poco". Cuando escribimos estas líneas, resultaba aparente que los semáforos estaban ganando la batalla pro aceptación popular: hay todavía quien protesta, pero, significativamente, los taxis y furgones han vuelto a Santa Fe. El ánimo popular habla de un balance favorable para la hilera de semáforos de la Gran Vía..., cosa que —has-

https://argentoteca.blogspot.com

LUCES... Y SOMBRAS

ta ahora— no puede decirse de la rotonda del Obelisco, por cierto.

"PARABRISAS" AVERIGUA

Había muchas preguntas que contestar. ¿Cómo se sincronizan los semáforos? ¿Se fue modificando la sincronización a medida que se evidenciaba la forma en que el tránsito se iba adecuando a la nueva modalidad? ¿Está conforme la Dirección de Tránsito con el experimento?

De la larga y cordial charla que tuvimos con la gente técnica ocupada del asunto, surgieron tres cosas importantes.

En primer lugar, las luces de Santa Fe están sincronizadas de acuerdo con un plan estratégico y no estrictamente táctico. Ocurre que a toda costa hay que descongestionar Buenos Aires; a su apretado y frenético centro comercial, compuesto por unos pocos centenares de cuadras demarcadas aproximadamente por las tres grandes estaciones ferroviarias —Constitución, Once, Retiro— fluye el intenso y constante torrente de vehículos que vienen del resto de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires —cientos de kilómetros cuadrados de urbanización concentrada, vertical, y llena de autos, autos y autos.

Vale decir, no hay problema para llenar el centro; lo difícil es evacuarlo. Llegan autos durante todas las horas de luz del día, pero todos quieren salir entre las cinco y las siete de la tarde. Entonces, durante *todo el día* —menos una hora y media de las ocho a las 9,30 de la mañana— la semaforización de Santa Fe está calculada para ayudar al descongestionamiento, es decir, que permite ir más ligero de Esmeralda a Coronel Díaz que a la inversa. Nosotros, una vez que teníamos la clave del asunto, pudimos comprender la lógica de la tan discutida semaforización; hemos podido recorrer la avenida de este a oeste (Esmeralda-Coronel Díaz) con bastante facilidad; más aún, hemos podido cubrir ¡doce cuadras sin detenernos!

"NO HEMOS VARIADO LA SINCRONIZACION"

"Cuando el público dice que los semáforos están mejor sincronizados que antes, comete un error; desde el primer momento, *no hemos variado la sincronización.* Sencillamente, automovilistas y peatones han aprendido a usar los semáforos mejor..."

Así se dijo, al ser entrevistado el ingeniero Magni, hombre joven, muy activo, que ha viajado al exterior para estudiar el ordenamiento de tránsito allende nuestras fronteras. Reseñó brevemente anteriores casos de semaforización: "El público recibió los semáforos de Diagonal Norte y Suipacha, con un coro de protestas. Ahora esas señales luminosas son consideradas indispensables..."

Destacó que en Buenos Aires recién ahora tiende a generalizarse lo que podríamos llamar "la costumbre del semáforo"; la gente se ha dado cuenta de que no son instrumentos diabólicos puestos por "ellos" (pronombre místico y rezongante con que el argentino define a toda autoridad competente..., o incompetente) con un sádico afán de divertirse, sino aparatos modernos que, correctamente colocados y correctamente usados, pueden salvar muchas vidas.

¿En qué consiste "acostumbrarse" a los semáforos de Santa Fe? Principalmente, estar atento al cambio de luz; no cruzarse con luz roja, pero desembragar y lanzar el coche hacia adelante en cuanto se prenda la verde. Los conductores profesionales, más algunos particulares despiertos, ya se han dado cuenta de que cuando el tránsito por la calle lateral se detiene, significa que la luz lateral se ha puesto amarilla y que, en segundos más, se abrirá nuevamente la canilla del

SANTA FE
LUCES... Y SOMBRAS

flujo por la avenida. Hay que estar atento y comenzar a pensar antes del cambio de luz y no después... La diferencia puede no ser mayor de un segundo, pero, multiplicando ese segundo por la cantidad de autos y por la cantidad de veces que éstos deben detenerse por cambio de luz, ¿cuántas horas se pierden inútilmente por día?

VELOCIDAD PROMEDIO

Cuando usted transita por Santa Fe con los semáforos a su favor (es decir, Cnel. Díaz-Esmeralda de 8,00 a 9,30 horas, y al revés durante el resto del día) la velocidad-promedio que usted puede llevar es de 30 a 35 kilómetros por hora. Como éste representa *un promedio*, en la práctica convendrá circular a 40 excepto cuando obligadamente deba detenerse o aminorar la velocidad. Si usted trata de ir más ligero, "se adelantará" a los semáforos, y éstos lo frenarán; si va más despacio, la onda cíclica de luz verde pasará por encima suyo y reducirá aún más su ritmo de desplazamiento.

Otra cosa que nuestro entrevistado nos puntualizó muy especialmente es que el plan, o mejor dicho los planes, de semaforización de Buenos Aires no se han hecho con un caprichoso criterio de "poner un semáforo y dejarlo que ande" sino que se han efectuado —y se siguen efectuando— largos y pacientes estudios en los cuales además de la inteligencia humana, han colaborado máquinas electrónicas encargadas de acumular y codificar datos en el más breve espacio de tiempo.

¿Y LOS PROBLEMAS?

Después de recorrer varias veces Santa Fe —con semáforos "a favor" el tramo señalizado puede cubrirse en 7-8 minutos, si están "en contra" tardará doce minutos más o menos —hemos quedado satisfechos con el resultado. Creemos que los problemas los traen peatones y conductores en infracción.

El problema peatonal es muy importante, porque los peatones son blandos..., y los autos son duros. El peatón debe cruzar por las esquinas y debe hacerlo cuando la luz se lo permite. Es inaceptable que por no caminar 30 ó 40 metros de más, el peatón exponga no solamente su integridad física sino la tranquilidad material y espiritual de un conductor que no está haciendo más que usar sus derechos. Nadie pisa peatones por deporte; habrá conductores desconsiderados, pero también hay peatones desconsiderados. El hecho de que ellos expongan su carne y hueso, no les otorga automáticamente la razón, cuando tienen posibilidades de cruce perfectamente definidas y que les permiten franquear la avenida sin el menor riesgo.

En toda la avenida señalizada existe la prohibición de virar a la izquierda; esta prohibición se respeta en la parte más céntrica, pero de Pueyrredón para afuera, las infracciones están a la orden del día. Lo mismo ocurre con el estacionamiento; Santa Fe es angosta, está embotellada por los "quesos", y si se agrega además un vehículo de dos metros de ancho, ¿qué es lo que queda para los demás?

EL OBELISCO

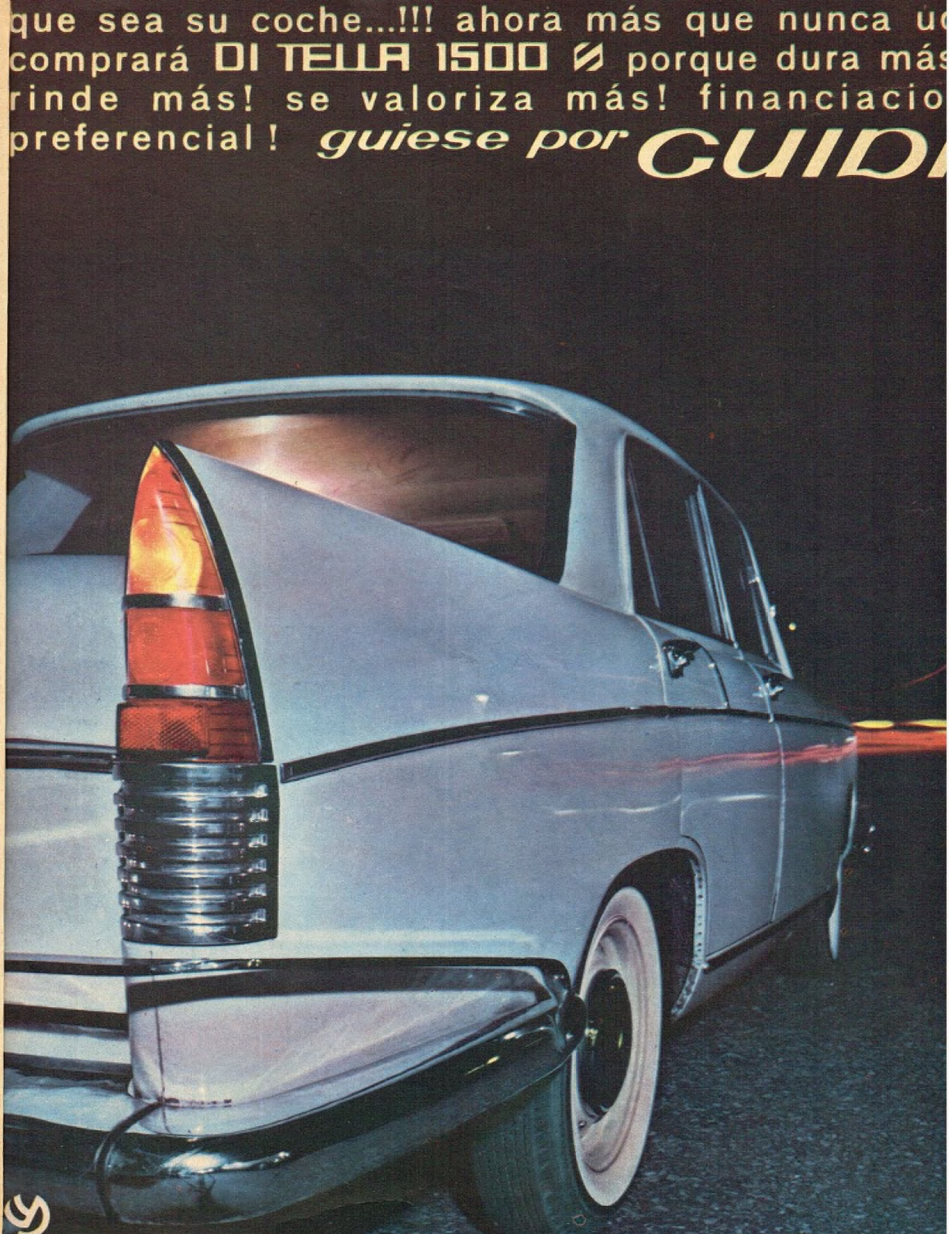
El espacio no nos permite extendernos sobre el Obelisco. También nos mostraron prolijos gráficos y complicados esquemas; el ordenamiento o desordenamiento —como quiera— del obelisco responde a otro larguísimo y complicado estudio. Tuvimos que horadar un tanto con preguntas directas antes de que pudiéramos conocer el motivo del ensanchamiento de la acera de la plaza de la República; acercar la acera al peatón. La semaforización de la plaza ha sido hecha con miras al cruce peatonal y no a facilitar la circulación de vehículos. En vez del lugar amplio de que se disponía antes, la tesis de la Dirección ha sido lograr sucesivas "intercalaciones" de corrientes de circulación, con un complicado juego de semáforos e intervalos de tiempo estudiados al segundo.

Nosotros escribimos esta nota en momentos en que aún no puede hablarse de mejoría. El tránsito en el Obelisco sigue tan embrollado como antes. La Dirección se defiende destacando que forma parte de la señalización integral de Diagonal Norte, incluso una salida hasta el bajo por la calle Libertad. Preferimos esperar; preguntamos solamente; ¿por qué pusieron en funcionamiento la parte más complicada antes de que estuviera listo el resto? Y otra pregunta; ¿los largos y complicados estudios no habrán arrojado un resultado demasiado complicado, demasiado teórico, para que la ecuación general pueda captarse desde el confinado espacio del interior de un automóvil?

El obelisco, seguramente, dará más de que hablar... *

https://argentoteca.blogspot.com

que sea su coche...!!! ahora más que nunca u
comprará DI TELLA 1500 porque dura más
rinde más! se valoriza más! financiacio
preferencial! *guiese por* GUID



GUIDI S.A. AV. GRAL. RODRIGUEZ 8569 - J. DE ZAMORA - T.E. 243-0756/2352 - SOLICITE VENDEDOR - SABADO Y DOMINGO ABIER

CAMISA **Lavi-Listo**

NO SE PLANCHA

Tela con **Acrocel***
**la prodigiosa fibra poliester*

GARANTIZADA POR SUDAMTEX

Ud. se encantará con el increíble resultado de esta estupenda camisa. ¡Más limpia! ¡Más blanca!... ¡Siempre nueva!
Además: fácil lavado, rápido secado... ¡Y se plancha sola!

https://argentoteca.blogspot.com

EL NUEVO

FIAT 1600 SPORT

por JUAN ROGLIATTI

Fiat ha renovado su conocido modelo 1500 S. sport convertible (con techo duro a pedido); ésta y no coche nuevo es la denominación que la Casa ha adoptado por razones de mercado, o sea no asustar a los que tienen el viejo modelo; la verdad es que en estos tiempos de cambios rápidos y continuos de modelos, es inútil hablar de renovación, y este coche se conoce como el "nuevo 1600 sport".

Las características constructivas son las mismas, comunes a muchos coches de su clase: motor de cuatro cilindros en línea, enfriados por agua con bomba, radiador y ventilador, pero ha sido adoptado el ventilador accionado por el termostato, o sea que funciona sólo si el agua está por arriba de los 80º; doble árbol de levas a la cabeza, con mando por cadena; dos carburadores dobles (antes había uno) con una bomba a diáfragma y una eléctrica; encendido a bobina; instalación 12 voltios. Diámetro 80 mm; carrera 78 mm; cilindrada 1568 cc; potencia S.A.E. 100 CV a 6500 rpm; compresión 8,6 a uno; embrague monodisco seco; caja de cuatro marchas; relación piñón corona 10/43; frenos a disco en las cuatro ruedas. Velocidad 175 km/hora; kilómetro con partida detenida 34 segundos. Doble filtro de aceite (un filtro centrífugo patente Fiat).

Suspensión delantera independiente con espirales y amortiguadores telescópicos; trasera con elásticos amortiguadores y barra de torsión. El tablero ha sido mejorado y se le ha agregado un reloj. El cambio más vistoso de carrocería es la toma de aire asimétrica sobre el capó. Esta toma ha sido colocada allí porque debajo están los carburadores, pero de su efecto estético hay muchas dudas.

De este coche se continúa produciendo también el tipo cupé cuya carrocería está hecha por Pininfarina, quien también diseñó el modelo del coche abierto.

El precio no ha sido cambiado y queda de (en liras) 1.600.000 para el abierto y 1.800.000 para el cupé Pininfarina.

El nuevo modelo reemplazará al viejo a partir del mes de setiembre. *

¡USTED GANA!...

...si se suscribe a

PARABRISAS

Por sólo

$ 350.-

le enviaremos:
1 suscripción
por 1 año (12 números)

11 números a $ 30.-.... $ 330.-
1 numero especial..... " 40.-
1 sólido encuadernador
para 12 números
de la revista..... " 130.-

Total..... " 500.-

¡usted gana!...

$150.-! y además

¡usted gana!..
... porque todo número especial le saldrá al precio de los comunes.

¡usted gana!..
... porque la suscripción le asegura contra cualquier aumento en el precio de la revista.

¡usted gana!..
... porque usted tendrá la revista en su hogar antes de venderse en la calle.

¡gane usted!..

¡suscríbase hoy mismo!

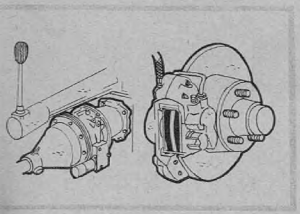
llene y envíe el cupón que se adjunta en este ejemplar

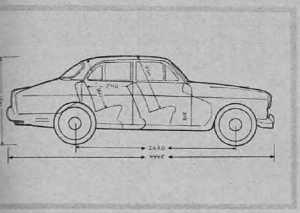
VOLVO

Del país de los cazas supersónicos, los rodamientos de bolilla, y las películas de avant-garde, vienen los Volvo..., sólidos, veloces, irrompibles... y muy suecos...

https://argentoteca.blogspot.com

121/122





El modelo principal de la actual línea de producción de A. B. Volvo, es este 121/22 (la designación varía según si el coche tiene 75 ó 90 caballos). Se ve arriba el perfil del auto con sus medidas esenciales; hemos visto algún ejemplar en Buenos Aires y en el Sur, y es un coche de un tamaño mediano, confortable. Puede equiparse con frenos de disco en las ruedas delanteras. El modelo deportivo P1800 (izquierda abajo) tiene esta extensión (arriba) del mando de la caja de velocidades, para hacer más corto y agradable el recorrido de palanca.

Izquierda centro: El PV544 es el Volvo "tradicional" y es el más apreciado por deportistas (carrera standard, Rallyes, etc.) por ser más liviano que el 121/22. Tiene mismo motor de 4 cilindros y 1800 c.c. que, con distintas puestas a punto, se ha estandarizado en toda la línea. En el ángulo inferior izquierdo se puede observar la versión rural del 121, con dos puertas laterales y una trasera doble cuyas mitades se abren horizontalmente. Todos estos vehículos tienen una caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas.

Volvo no es una fábrica grande según los cánones europeos, pero a través de éxitos deportivos respaldados por una indiscutible calidad de fabricación, más el aporte de sus enormes camiones, reputados en el mundo entero, la empresa de Göteborg, Suecia, es una de las que más fama ha adquirido, especialmente en los últimos tiempos.

Por el momento nos compete hablar de los automóviles de pasajeros solamente. De éstos, la serie más conocida en nuestro país es la 544 y derivados, con cola "fast-back"; en realidad, dista bastante de ser el último grito de la moda, pero es una carrocería liviana la del 544, motivo por el cual este modelo es el más apreciado por los muchos compradores que usan autos Volvo con un criterio deportivo, que no significa necesariamente intervenir en competencias.

El motor común a los distintos modelos de Volvo integra el selecto grupo de unidades motrices cuyo cigüeñal está apoyado en cinco bancadas. Con 84,14 mm. de diámetro y 81 mm. de carrera, cubica 1,78 litros y viene con tres puestas a punto: 75 HP a 4.500 rpm (cupla 14 MKG a 2800 rpm), 90 HP a 5.000 rpm (cupla 14,5 a 3.500) y 100 HP a 5.500 rpm (15 MKG a 4.000 rpm), siendo todas las cifras SAE en cada caso. La última puesta a punto corresponde al modelo deportivo P 1800.

Los cuatro cilindros tienen válvulas a la cabeza con accionamiento convencional a varillas y botadores; dos carburadores S. U. en las versiones más patentes y un solo Zenith en el motor de 75 caballos. El cigüeñal está apoyado sobre cinco bancadas antifricción.

La caja de velocidades tiene cuatro relaciones, todas sincronizadas, y marcha atrás. Relaciones 3,13 - 1,99 - 1,36 - 1 a 1. Marcha atrás 3,25/1.

El embrague es monodisco a seco, con accionamiento hidráulico y disco de 22 cm. de diámetro. Eje de transmisión dividido en dos, para reducir vibraciones; las dos mitades son unidas por manchones de goma que amortiguan no solamente las vibraciones sino también el ruido (un lector exquisito diría que los términos son sinónimos).

El diferencial es convencional, hipoidal, con una relación normal de 4,1 a 1; en el modelo "sport" P 1800 se ofrece a opción un "overdrive" de relación 0,758/1, con el cual la fábrica suministra una relación de mando final de 4,56 a 1.

Tal como la mayoría de los automóviles de la actualidad, los Volvo son autoportantes o "integrales", es decir, no tienen chasis. La suspensión delantera es convencional en todos los modelos: resortes helicoidales y doble parrilla.

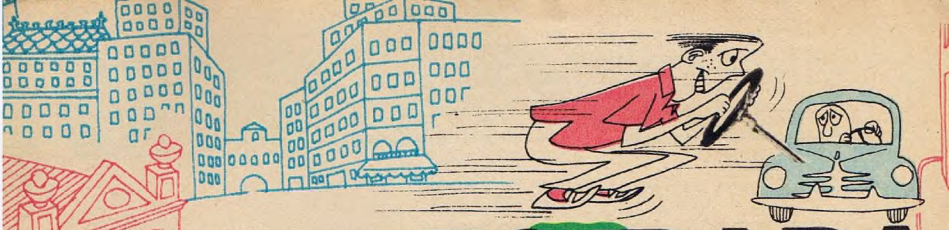
La trasera emplea eje rígido, pero la suspensión es por resortes espirales guiados por reactores longitudinales. En las cuatro ruedas, el rebote es controlado por amortiguadores hidráulicos de doble acción.

En el P 1800 los frenos delanteros son de disco, con tres patines y un diámetro de disco de 27 cm. Los frenos traseros del P 1800 son de campana, con patines a tijera; los modelos 544 y 121/22 tienen frenos de campana en las cuatro ruedas, siendo del tipo autocerrante las delanteras. En el 122, son opcionales los frenos de disco adelante, del tipo que se suministra con el P 1800.

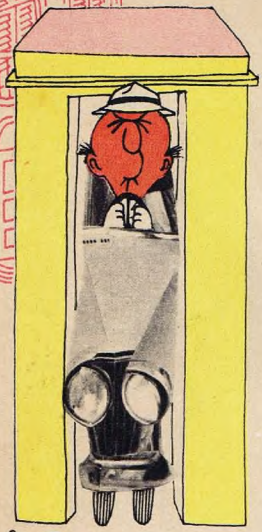
La mecánica de todos los modelos Volvo es sólida y convencional. La bondad de la marca es precisamente su gran calidad; el motor Volvo es de los calificados como "irrompibles" a través de miles de kilómetros de andar a fondo en carreras en todo el mundo. De muestra, nuestro penúltimo Gran Premio Standard, vencido en impecable estilo por Gunnar Andersson, entonces campeón europeo de Rallyes, con un Volvo PV 544.

¿Volverá Volvo para el próximo Gran Premio? Ojalá. Sería más que interesante ver nuevamente correr los sedanes de la frígida Göteborg contra las otras grandes marcas que nuevamente este año expondrán sus productos al terrible flagelo de los caminos del norte argentino.

Otros detalles: cinturones de seguridad como equipo de norma; también como norma, anclajes para colocar cinturones en los asientos traseros... Encendido 12 volts... Rodado 590 x 15 y 165-15 en el P. 1800, sport... Filtro y enfriador de aceite como equipo de norma... Diferencia entre el 121 y el 122; el "21" tiene el motor 75 HP, el "22" el de 90 caballos... *



¿ES PAPÁ



Todavía no hemos llegado a dos automóviles en cada familia. Todavía, para decir la verdad, nos falta mucho para llegar a uno por familia. Son potentes y magnéticos los ululantes cantos de sirena de los vendedores de autos ("saldo en 24 cuotas sin interés" —claro, sin interés en que el comprador viva o muera en su desesperado bogar por pagar las mensualidades), pero a pesar de todo, todavía son mayoría los padres de familia que, como Ulises, se atan al mástil del costo de la vida y hacen oídos sordos a la Escila del motor atrás y la Caribdis de la tracción delantera.

No obstante las amplias dificultades con que se compran automóviles en esta época, es innegable que cada vez hay más autos; tantos, que si seguimos así llegará el día en que tendremos que pavimentar arriba de los autos varados en la calle, y empezar de nuevo.

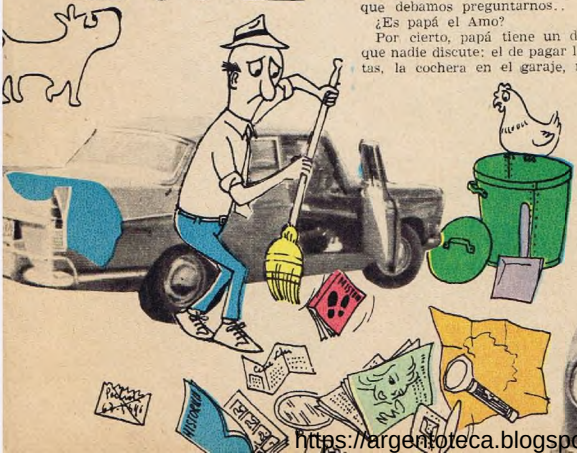
Pero cuando hay un solo auto por familia, y cuando esa familia incluye una dueña de casa que no supone que manejar sea un pecado para la mujer, y uno o más hijos en edad de merecer registro de conductor, es frecuente que debamos preguntarnos..

¿Es papá el Amo?

Por cierto, papá tiene un derecho que nadie discute: el de pagar las cuotas, la cochera en el garaje, reparaciones y combustibles. Basta que papá mencione al pasar que esta noche quiere ir a la Sociedad de Fomento con el coche, para que su comentario sea recibido con un coro de lamentos digno de Sófocles en uno de sus días realmente apesadumbrados. Toda la estructura patriarcal de la sociedad moderna tambalea en estos momentos de decisión.

Hablando en términos generales, los usuarios sucedáneos del auto de familia se agrupan en una sucesión de categorías, algunas de las cuales describimos a continuación.

El Gallinero Móvil: La vieja ley de que el contenido no puede ser mayor que el continente, se postuló en días en que aún no se había inventado el auto. Busque usted en la gaveta, los asientos y el piso de cualquier automóvil de familia, y encontrará: un ejemplar de revista infantil, otro de revista de mujer, tres volantes anunciando un remate en Paso del Rey y una novela de misterio en encuadernación económica; dos fusibles quemados; una guarnición de bomba de nafta; un documento de identidad; un pulóver de muchacho; un alfiler de gancho; un mapa de los caminos de la provincia de Santa Cruz; una hoja de limpiaparabrisas; una linterna sin pilas; dos facturas del supermercado; un programa de cine; una



https://argentoteca.blogspot.com

EL AMO?

marquilla de cigarrillos y otra de goma de mascar o caramelos masticables, y no menos de tres sobres viejos con anotaciones al dorso.

Frecuentemente, papá tiene que desacumular todos estos restos y enviarlos al tacho de la basura. Al día siguiente, le reprocharán a gritos porque tiró la novela de misterio... el mapa de Santa Cruz... el alfiler de gancho... uno cualquiera de los tres sobres garabateados ("¡tenía el número de la Pochola, papá!").

Los Compactadores de Autos: Reconocidamente, la gran tendencia del momento es la del auto llamado "compacto". Es un auto grande un poco más chico o un auto chico un poco más grande, según el color del cristal con que se lo mira. Si el auto de casa es de los "grandes", en la familia siempre hay quien se encarga de llevarlo a la categoría de los compactos, planchándole prolijamente los guardabarros y los paragolpes durante las maniobras del estacionamiento. Además ¿por qué los condenados arquitectos harán tan angostas las puertas de los garajes?

Dios es mi Copiloto: Este lema, famoso en la guerra a raíz del libro de un aviador norteamericano, es también el de la mayoría de los "hijos mayores" que se apoderan del auto de casa. Verdaderamente, los coches que no se rompen con el manejo de estos chóferes iracundos, no se van a romper así no más, bajo cualquier condición de uso que se aproxime siquiera remotamente a la normalidad. ¿Quién dijo que un automóvil de 600 c.c. no puede hacer chillar las ruedas motrices en las picadas? Los testers de automóviles son tías abuelas comparadas con el "Nene", cuando el "Nene" se sienta detrás del volante y comienza a funcionar su apocalíptica licantropía. Claro que siempre el que teje encuentra mejor tejedor, que es cuando el "Nene" vuelve a casa con el volante en la mano y un ingenioso relato sobre un colectivero que lo encerró.

¿Han notado ustedes qué canosos están los gerentes de compañías de seguros últimamente?

Los Bateristas: Aparte de papá, nadie en casa comprende que la batería de un automóvil no es un aljibe sin fondo. Encuentran perfectamente lógico y razonable andar por la Costanera a 20 kilómetros por hora con todos los faros prendidos, la radio tocando el último clamoroso éxito de Paul Anka, y el encendedor de cigarrillos trabajando tiempo y medio. Después detienen el coche en los carritos, pero la radio sigue con todo su volumen. Y el encendedor rinde agotado

ELLOS PUEDEN GANAR

A pedido, nuevamente premios de LAROUSSE:

5 COLECCIONES COMPLETAS DE 12 TOMOS c/u. de la

ENCICLOPEDIA MONUMENTAL EN COLORES "Lo sé todo"

de Editorial LAROUSSE, si participan en el

SENSACIONAL CONCURSO de las revistas

el pato donald y mickey

Y... QUE LES PARECIO EL NUEVO Y FENOMENAL PATO? Recuerden que cada número de EL PATO DONALD es más grande... mejor impreso... con nuevas secciones...

¿ES PAPA EL AMO?

tributo a la eficacia de los avisos de cigarrillos en la televisión.

Claro, a la mañana siguiente hace frío y papá no puede poner el auto en marcha porque el acumulador está completamente *á plat*. Tiene que sacar el auto a la calle a pulso y esperar que venga alguno a empujarlo. Que siempre resulta ser una Estanciera con los paragolpes a tres metros del suelo. Y la carrocería del auto de Papá agrega otra mueca a los que ya incorporaron los compactadores de autos.

¿Quiere una buena solución? Múdese a la cima de una loma de pronunciado y largo declive. De esa forma, siempre podrá poner el coche en marcha dejándolo rodar por la pendiente.

"No pasarán": Posiblemente hayan pasado dos o tres días en los cuales el auto quedó en el garaje —tal vez porque faltaba algún repuesto. Entonces, como todos intuyen que posiblemente sea un poco difícil poner en marcha el auto que estuvo parado, papá tiene que entrar en el garaje y empezar a jugar con el cebador, el acelerador y el arranque.

Ah..., pero antes viene lo divertido. Cuando papá llega al garaje, encuentra evidencias de la consigna "No Pasarán". Bloqueando su paso, hallará varias bicicletas y triciclos, una pajarera, un coche de niño, mal plegado, varias botellas de bebidas, una damajuana con querosén, una colección de revistas de aventuras y alguno que otro artefacto de cocina debidamente acogido a los beneficios ilusorios del 82 % móvil. Sacará todo eso bajo una lluvia pertinaz (siempre llueve en estos casos), se sentará al volante y descubrirá que los paquetes embadurnaron el volante con dulce de ciruela cuando estaban jugando a los autos, lo limpiará, pondrá el motor en funcionamiento, enganchará la retromarcha, empezará a mover el coche y fatalmente pisará un juguete norteamericano de esos que cuestan mil cuatrocientos pesos en las jugueterías del centro. Papá lo compró por ochocientos a un contrabandista..., pero los ochocientos le duelen tanto como los mil cuatrocientos que pagan los ciudadanos más legalistas.

Los Especialistas en Consumo: ¿Cuánto puede recorrer el auto de casa con la nafta que tiene en el tanque? Los testers de PARABRISAS son novicios de primero inferior comparados con los miembros de la familia que sacan el auto a pasear y saben casi al kilómetro hasta donde se puede llegar sin que haya que meter la mano en el bolsillo para comprar nafta.

A la mañana siguiente papá saca el auto y comprueba que la aguja del marcador está haciendo desesperados esfuerzos por voltear el perno que limita su desplazamiento hacia la marca que indica "tanque vacío". Tiene que llegar hasta la primera estación de servicio, esperar veinte minutos en la fila, y llegar otro tanto tarde al trabajo. (Entretanto, recordará que se olvidó de verificar el nivel de aceite...)

Llegan las vacaciones, y la familia sale en el auto a Mar del Plata. (Es posible ir en coche a muchísimos lados, pero ¿acaso nuestros automovilistas alguna vez van a algún lado que no sea Mar del Plata?) Entonces papá, quien para esa ocasión no encuentra contendores para su plaza de auriga, debe enfrentarse con las más siniestras manifestaciones de la confabulación anti-papá.

Las salidas de Buenos Aires tampoco ayudan. Cuando la última guerra, los ingleses sacaron todos los letreros y carteles indicadores para confundir a posibles paracaidistas invasores. Habría que puntualizar a nuestras autoridades que la guerra terminó, que el peligro de una invasión aerotransportada es más bien remoto, y que si viene otra guerra, la posibilidad de paracaidistas será la menor de nuestras preocupaciones. Frente a esta situación, los conductores auxiliares esmeran su acción destructora, elevando al cielo un monótono cántico de "doblá en ésta, no, en la otra, tomá por la izquierda, no, por la derecha, por ésta mejor no porque la calle está muy mal, ¿seguro que se sale por aquí? la otra vez fuimos por otro lado, ¿no te acordás que teníamos que doblar en la YPF...?". Usualmente, el auto termina rodando velozmente sobre el camino a Pehuajó, Hermosa y pujante localidad bonaerense, pero no precisamente la meta de papá en esta oportunidad.

Cuando de repente cruzan un cartel que dice "9 DE JULIO 47", papá comienza a sospechar que éste no es el camino a Mar del Plata...

La Cortina de Cabezas también ejerce su siniestra acción cuando papá maneja el auto con su cónyuge, su prole y tal vez alguna suegra furtiva. Mire hacia donde mire, siempre su visual se encontrará bloqueada por la media americana de Ricardito o los cenicientos rulos de la "mamá de ella". Papá verá el camino aparentemente libre y desembragará lentamente, para pisar frenéticamente los dos pedales de la izquierda cuando de repente aparece, voraz y rugiente, un Micromar a 95 kilómetros por hora.

Ella lanzará un gritito y pensará que se podría haber casado con ese

https://argentoteca.blogspot.com

muchacho que la pretendía y que ahora es subgerente de una sucursal de Banco en Villa Urquiza. La "mamá de ella" dirá: "¡Ay, hija mía!" y se abanicará con una revista. Ella mirará furibunda y espetará entre dientes: "¡Vos siempre apurado!". Papá podría replicar: "Sí, si no me hubiera casado contigo..., pero piensa que están los chicos y se calla la boca.

La lucha por la radio es incesante y continua. Ricardito quiere twist, la nena no transa con lo que no sea Roberto Yanés, los chiquillos buscan audiciones infantiles y "ella" y la "mamá de ella" no pueden afrontar la horrenda perspectiva de perderse el capítulo de la novela.

Papá quiere escuchar el informativo porque le interesa saber a cuánto está el dólar, pero ¿quien se fija en esos detalles?

Teóricamente se puede llegar a Mar del Plata en seis horas andando a 80 kilómetros por hora. Teóricamente. Lo que pasa es que los "chicos chicos" deben detenerse a cada rato a la vera del camino. Después "la mamá de ella" desciende para comer y manifiesta estar tan cansada que le atemoriza la idea de subirse nuevamente a un automóvil. "Si usted, Alberto, tuviera un auto grande como tenía el finado mi esposo...". El q.e.p.d. circulaba en un Buick 1931 que deglute más o menos un litro cada cuatro kilómetros, eso andando bien, pero ¿quién se lo hace entender a la "mamá de ella"?

No queda muy bien que Ricardito fume, pero en fin..., están de vacaciones..., y después de todo, papá está tan cansado de la ofensiva verbal de sus mujeres que, a pesar suyo, aprueba el presunto símbolo de masculinidad que ostenta Ricardito, y nada objeta cuando su hijo mayor enciende un pitillo.

Tres minutos, 25 segundos más tarde, la nena le pega un empellón a Ricardito, éste deja caer el cigarrillo, y hay que frenar urgentemente para buscarlo y apagarlo antes de que la lumbre queme el tapizado.

Bueno, eventualmente llegan. Después de orientarse penosamente por las calles oscuras de un Mar del Plata dormido, de equivocarse tres veces y finalmente encontrar el hotel, y de comprobar que tardaron once horas y media para hacer cuatrocientos kilómetros, papá oirá a la "mamá de ella" que le dice a "ella": "Gracias a Dios que hemos llegado, Ñata! Ibamos por la carretera como locos, ¡y con los nervios que tenía tu marido! Pero, decime una cosa, ¿por qué se pondrá así...?".

Piénselo bien.

¿Es papá el Amo? *

Con BIO DOP, un solo centímetro basta para lograr peinados de excepción. Y para toda la familia, también BIO DOP!

...porque

BIO DOP

peina una vez al día, su elegancia de todo el día.
Preferido por la gente de acción, BIO DOP nutre la fibra capilar, mantiene el cabello perfectamente peinado, da brillo, docilidad y notable permanencia, sin apelmazar ni endurecer.

BIO DOP es elaborado en la Argentina según su fórmula original francesa por:

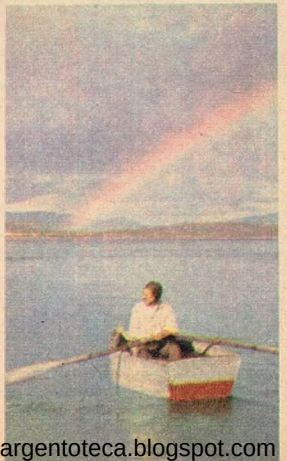
L'OREAL DE PARIS

Los más grandes Laboratorios del mundo en Cosmética Capilar

CAMINO A LA CRUZ DEL SUR

III NOTA POR ISIDORO GELSTEIN

EN TODA LA ZONA MONTAÑOSA DE Tierra del Fuego hay grandes extensiones cubiertas de bosques, que, como éste ,a orillas del Lago Lapataia, constituyen uno de los espectáculos más atractivos de la isla. Lengas, coihues y hayas son las variedades más difundidas, encontrándose ejemplares de hasta 20 metros de altura, con troncos de 50 ó 60 centímetros de diámetro en algunos casos. Ante la amenaza de una explotación inorgánica, se da proyectado convertir a toda la zona en parque nacional.



LA LLUVIA Y EL SOL SE ALTERNAN a veces sin mucha solución de continuidad en Ushuaia. Y el arco iris es un espectáculo que, no por frecuente, deja de llamar la atención. Debido a la especial situación geográfica de la ciudad más austral del mundo, los arco iris de la "bahía profunda" parecen más próximos a la superficie terrestre.

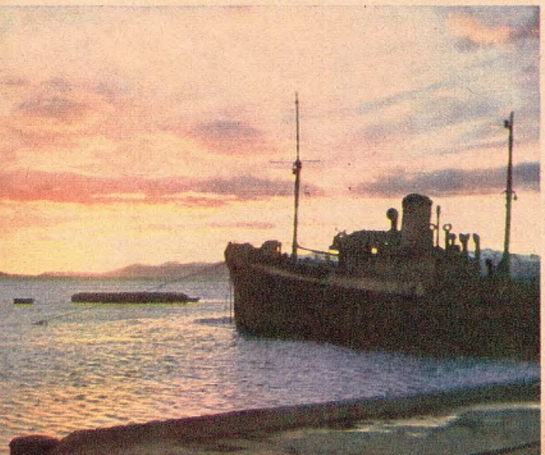
https://argentoteca.blogspot.com

SAN JULIAN • RIO GALLEGOS • PUNTA ARENAS HASTA USHUAIA

Al norte el Cabo Curioso y al sur la Punta Desengaño, encierran y convierten en seguro puerto la Bahía de San Julián. Así la llamó don Hernando de Magallanes cuando buscó refugio en sus aguas tranquilas, aquel ventoso marzo de 1520. No sabemos si también él impuso los otros dos nombres, en cuyo caso deberían haber quedado registrados por el minucioso Pigafetta en su crónica del viaje. Preferimos creer que fue Sir Francis Drake, corsario de leyenda, que en 1578 llegó a la bahía.

O quizá haya sido don Antonio de Biedma, el expedicionario, al fundar allí un pueblo que llamó Nueva Colonia de Floridablanca.

Cabo Curioso, Punta Desengaño. Entre ellos, la Bahía de San Julián, con sus lejanas historias de amotinados, de co-



QUIZAS NINGUN OTRO CAMINO DEL país conozca tantos kilómetros de soledad como estos de la Patagonia. Unica y frecuente señal de vida, las moras o liebres patagónicas cruzan a cada momento frente al coche. Y de vez en cuando, algunos ñandúes huyen, zanquilargos y desgarbados, o se cruza con algún "piño" de ovejas, azuzado de ladridos y vigilado por el paciente sureño, de a pie, seguido por su caballo.

HARIA FALTA JUAN RAMON JIME-nez, con sus "violetas mójicas", sus oros, sus azules, para describir la belleza de los atardeceres fueguinos. Nosotros sólo podemos limitarnos a informar escuetamente: "Puesta de sol en el Puerto de Ushuaia". Dejemos que la foto, obtenida por el Dr. Jorge Aguilar, de esa ciudad diga el resto.

DESDE LA BAHIA, LA CIUdad parece más pequeña y recogida contra el fondo oscuro de los montes, entre cuyos picos eternamente nevados se destaca la aguja del Olivia, de 1.470 metros. Hacia el norte, el Cinco Hermanos y el Martial.

LA RUTA 3 RECORRE EL tramo de Río Grande a Ushuaia atravesando la cordillera del Lago Fagnano, las paredes caen en barrancas por donde pasa el camino de cornisa.

COMO PARA QUE SE CUMpla un sueño largamente acariciado, se han empezado a asfaltar en Ushuaia todas las calles menos el Boulevard Marítimo, por donde pasa la Ruta 3, en la esperanza de que el pavimento llegue algún día con el camino.

https://argentoteca.blogspot.com

CAMINO A LA CRUZ DEL SUR

lonos peleando palmo a palmo de tierra dura a los indios.

A principios de este siglo fue fundado allí, a pesar de todo, un pueblo. San Julián es hoy una pequeña ciudad, con poco más de 3.000 habitantes, cabecera del partido de Magallanes en la provincia de Santa Cruz. Su puerto concentra la mayor actividad comercial de la zona, la cría del ganado lanar. Cuatro años de sequía han reducido el movimiento de su puerto, otrora floreciente, y anulado el quehacer de su importante frigorífico, donde llegaban a faenar en verano hasta 150.000 cabezas.

De los tres hoteles principales, más bien antiguos, el que más nos gustó fue el Miramar.

Fuera del bar del Miramar o del Sportsmen, en Bartolomé Mitre y 25 de Mayo, no hay mucho para elegir en San Julián. La "línea noctámbula" de la Patagonia —toda una organización— hace un alto amable en "Las Vegas", Bartolomé Mitre 851, donde se puede toma un whisky (240 pesos) o un coñac (importado, 120; nacional, 80). Precios de marzo de este año.

RIO GALLEGOS, ORO Y ARENA

Hay una vieja historia de buscadores de oro que se pierde entre la bruma de Cabo Vírgenes. Centenares de hombres llegaron a fines del siglo pasado hasta esas costas desiertas.

Y no pasó mucho tiempo antes de que, entre la ambición y la necesidad, se formara en la margen derecha del río Gallegos, cerca de la desembocadura del Chico, una pequeña población.

A la vuelta de los años, Río Gallegos se olvidó de aquella historia y fue creciendo hasta un presente asentado en bases más efectivas que el eventual hallazgo de unos gramos de oro entre millares de kilos de arena lavados en un cernidor. El puerto se convirtió muy pronto en el principal nudo de comunicaciones para todo el sur, impulsando un fuerte desarrollo comercial e industrial.

Los últimos cinco años marcaron para Río Gallegos el ritmo más intenso de esa evolución. Bruscamente, de simple ciudad portuaria, dependiente de los altibajos de la ganadería ovina, se vio convertida en capital de la provincia mejor dotada para una firme y creciente producción de petróleo y gas.

El aluvión de prosperidad que la envolvió en breve lapso precipitó a esta ciudad en una especie de caos de progreso, que hace más evidentes los contrastes entre su zona céntrica, de calles asfaltadas e intensa actividad comercial —concentrada, sobre todo, en la avenida Roca— y los suburbios que se van extendiendo hacia el oeste.

TWIST ECONOMICO:

De los hoteles de Río Gallegos, el Comercio es el que mejor sigue el ritmo de ese progreso, modernizando sus instalaciones sobre la base de un intenso plan de expansión que lo convertirá, muy pronto, en uno de los más importantes de la ciudad.

La confitería Carrera, en Roca y Fagnano, es el centro de reunión donde va "todo el mundo" en Río Gallegos. Y el restaurante Sportsman, también en la calle Roca, aunque algo más alejado del centro, puede ser una interesante alternativa para quien no desee comer siempre en el hotel. Es bueno tener en cuenta que los precios de la mayoría de los hoteles en la Patagonia son por "pensión completa", de manera que si va con un presupuesto algo ajustado no le conviene comer afuera. Por otra parte, los precios en esa zona son bastante elevados. Una comida completa puede costarle alrededor de 300 pesos, con vino, sin que esto signifique que el establecimiento sea de gran categoría. Esto se explica fácilmente: una docena de huevos cuesta 70 pesos en verano y de 150 a 200 en invierno. Una familia tipo, de cuatro personas, tenía hasta marzo de este año de 18.000 a 20.000 pesos de gasto promedio, y el alquiler de una casa de dos habitaciones era de 8.000 pesos.

En cambio, parecería que en Río Gallegos es más barato divertirse que vivir. Hay varios night-clubs, naturalmente. Los más conocidos: Mogambo, El Lido, El Túnel y Los Muchachos. En el Mogambo, que queda en Rivadavia y Zapiola, en medio de una adecuada decoración tropical, un whisky costaba 120 pesos y un coñac 100. Fíjese que seguimos hablando en pasado. De marzo ahora deben de haber cambiado mucho las cosas. El Lido, en Roca 1523, era algo más económico.

DE PASO POR CHILE: PUNTA ARENAS

Para ir a Tierra del Fuego hay que cruzar el estrecho de Magallanes, que separa el extremo sur del longilíneo territorio chileno, de la mitad de la "isla grande" correspondiente a ese país. Esto determina un obligado —y muy grato

Este viaje fue efectuado en un DKW AUTO UNION, cedido por Industria Automotriz San Fe y conducido por su chofer mecánico Sr. Hugo V. Ortego. Cabe señalar que el vehículo, una unidad de serie, sin preparación alguna, puso de manifiesto sus excelentes condiciones, soportando sin inconvenientes los tramos más difíciles de la ruta.

CAMINO A LA CRUZ DEL SUR

por cierto— paso por Chile, con escala en la bastante austral ciudad de Punta Arenas.

Esta ciudad tendrá para usted un atractivo muy especial, que van perdiendo las ciudades argentinas ubicadas al sur del Paralelo 42. Punta Arenas es "puerto libre". Dos palabras que despiertan una serie de imágenes relacionadas con radios a transistores, camisas wash-and-wear, relojes suizos, terciopelo francés, pilotos italianos y etc., etc., etc... Pero no se entusiasme: recuerde que sólo puede entrar al país un valor equivalente a 20 dólares.

Punta Arenas tiene detalles sorprendentes. Por ejemplo, los automóviles. Siendo puerto libre, no es de extrañar la variedad de "últimos modelos" que circulan por sus calles, amplias, realmente bien pavimentadas y... sin baches. Lo que asombra, además de la ausencia de baches, es saber que hay 20.000 automóviles para una población de 50.000 habitantes. Es decir, un coche para cada dos habitantes y medio, una de las proporciones más altas del mundo.

Además, algo que puede servirnos de lección a los automovilistas porteños: las calles del centro tienen, como en Buenos Aires, una sola mano. Con la diferencia de que allí se respeta en los cruces el derecho de paso del que viene por la derecha.

También llaman mucho la atención los hoteles, cuyo aspecto exterior no condice con la pulcritud y limpieza de las habitaciones, como en el caso del Cosmos y el Savoy, antiguos pero cuidadosamente bien conservados. Ya debe de estar inaugurado el moderno Hotel Magallanes, con las modernas comodidades necesarias para solucionar cualquier problema de alojamiento.

A 7 kilómetros de la ciudad está la Mina Loreto, para llegar a la cual hay un hermoso camino que sigue el curso del río de las Minas. Además de hermosos paisajes, podrá observar allí algunos lavaderos de oro y el transporte de carbón por el ferrocarril más austral del mundo.

En la zona de la Reserva Forestal, a 8 kilómetros del centro, se encuentran las canchas de esquí, a más de 600 metros de altura. Suponemos que no va ir a esquiar en verano, pero de todos modos es interesante llegar hasta la Reserva, cuya ubicación permite una espléndida vista de la ciudad y sus alrededores, y donde podrá admirar la profusa vegetación de árboles autóctonos que allí existe. Además, el refugio del Club Andino está abierto todo el año.

Fuera de las clásicas "fuentes de soda" no hay en la ciudad confiterías o restaurantes dignos de mención. Por eso el aeropuerto de Chabunco, a 40 kilómetros de la ciudad, puede ser motivo de un paseo, con el pretexto de ir a su amplio bar y restaurante.

Y a la noche, si no se va a dormir temprano porque hace frío, y está solo, queda la posibilidad de ir a bailar y a tomar "tragos fuertes" a lo de "La Tía Lucy", en Quillota 540, o a lo de la "Yola", en Balmaceda 432.

TODO EL MUNDO A BORDO

El cruce a "la isla" se efectúa en las goletas que hacen el transporte habitual de carga a Puerto Porvenir. En un medio bastante precario —las embarcaciones son chicas y anticuadas—, pero el único existente hasta el momento, por más que se pensaba destinar un barco de mayor tonelaje para efectuarlo.

Para gestionar con tiempo la carga de su coche, le conviene llegar a Punta Arenas a principios de semana. Los viajes no están sujetos a horario, sino a las necesidades del transporte de carga. Vale decir, que una vez completada ésta, todo el mundo a bordo y a zarpar sin más trámites. Lo mismo ocurre a la vuelta, en Puerto Porvenir.

En otro lugar, junto con algunas indicaciones prácticas, encontrará las señas de las dos empresas que efectúan este transporte.

DE PORVENIR A RIO GRANDE

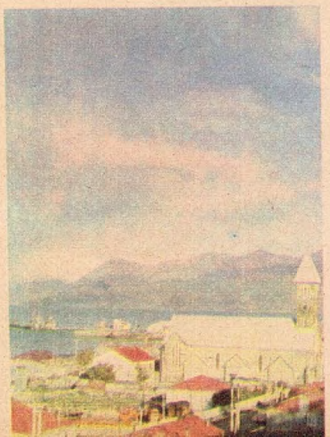
Si las cosas se le dan bien, y puede "zarpar" de Punta Arenas de madrugada, llegará a Porvenir con bastante tiempo para seguir viaje a Río Grande. En caso de que, a la ida o a la vuelta, tenga que pasarse un día en Porvenir, no será tiempo perdido. Es un pequeño y simpático puertecito, donde de buena gana volveríamos para quedarnos allí una semana, descansando sin preocupaciones. En el camino entre Porvenir y Río Grande podrá ver los modernos fuegos de Tierra del Fuego: los campamentos petroleros de la ENAP (Empresa Nacional del Petróleo) del lado chileno, y de la Tennessee Argentina una vez cruzada la frontera, con sus enhiestas torres y las llamaradas de gas brillando por las noches.

Río Grande es la versión actual de una antigua misión salesiana establecida en 1894 por monseñor Fagnano, uno de los sacerdotes de esa congregación de obra más perdurable en toda esa zona. La ex Misión de la Candelaria es hoy una importante población, cuyo desarrollo le ha permitido superar en muchos aspectos a Ushuaia. A tal punto, que se la considera como una especie de segunda capital del territorio, contando, inclusive, con una especie de subsede para la Gobernación.

Muy cerca de la ciudad, a unos 25 Km. por la ruta 3, podrá ver el importante frigorífico donde se llegan a faenar, en verano, más de 300.000 cabezas.

Bueno, a partir de aquí prepárese para admirar los paisajes más insólitos y maravillosos, que encontrará en la ruta de Río Grande a Ushuaia. No vamos a contarle nada: siempre pensamos que al describir de antemano un paisaje le robamos la mitad de su encanto, y no alcanzamos a expresar con palabras ni la mitad de su belleza. De manera que salga temprano y vaya despacio, miran-

https://argentoteca.blogspot.com



CERCA DEL PUERTO, EN PUNTA
Arenas, uno que otro casco viejo abandonado en la playa, pone su nota nostálgica. Alguna vez salieron en barcas pescadoras inflamadas de velas, a luchar con los vientos del estrecho. Así como un vez pasaron carabelas con cruces en los palos buscando el otro mar.

2.300 PERSONAS VIVEN EN USHUAIA
que desde el aire adquiere un aspecto marcadamente europeo, con sus casas de techos a dos aguas —o a dos nieves, según la época— sus barcos fondeados en el puerto, su iglesia de alta torre. Y a lo lejos el canal de Beagle, que se abre paso hacia el Océano Atlántico.

OTRA VISTA DE LA CIUDAD
A la izquierda, la antigua iglesia de los padres salesianos. El Colegio San Benito, de la Obra de Don Bosco, congrega a toda la población escolar de la zona —300 alumnos primarios— sin distinción de clases ni credos.

CAMINO A LA CRUZ DEL SUR

do con atención todo lo que encuentre a su paso. Y al pasar por la cabecera del lago Fagnano, cerca del lugar donde se está construyendo una moderna hostería, deténgase un rato y pregunte por la viuda de Varela, actualmente señora de Santini. Le indicarán una casita en lo alto de una loma, donde vive doña Enriqueta Gastinomendi. Hace más de 25 años, doña Enriqueta, por simple afición natural, empezó a hacer pequeñas tallas en madera de animalitos, cabezas de indios y otras figuras. Lo que llama la atención es que no tenía ningún conocimiento previo ni había visto antes ese tipo de trabajo. Pero asombra la perfección de sus delicadas figuritas, que va moldeando con herramientas muy rudimentarias: un taladro, un escoplo, un par de cuchillitos, y junto a su lugar de trabajo, sobre una ventana, una moderna radio a transistores contrasta, de pronto, con ese antiguo quehacer.

KILOMETRO 3218: USHUAIA

Ushuaia es la última sorpresa de este viaje, y la más grata. Después de atravesar la cordillera fueguina, y quedarse sin palabras para el asombro, ante los bosques de lengas y coihues, las cascadas, los lagos, todavía le queda esta ciudad, extendida a orillas del canal de Beagle. Casitas blancas, con rojos tejados de cinc, que van trepando una empinada barranca de cinco cuadras de ancho. Esto es Ushuaia, la "bahía profunda" de los indios yaganes, la ciudad más austral del mundo. Usted está lo más civilizadamente posible cerca del Polo Sur, en un lugar donde lo inesperado es cosa de todos los días, y donde se pueden vivir las experiencias más insólitas como la cosa más natural del mundo.

Además del personal de la base naval, hay en Ushuaia una inestable población estable. Esto, que parece un juego de palabras, es la pura verdad. Porque el poblador de Ushuaia es, generalmente, un señor que se va a vivir allí por dos o tres años para ganar unos pesos, y termina quedándose veinte o treinta, con la consiguiente multiplicación de ingresos monetarios.

Sólo así se explica la singular edificación de la ciudad (madera forrada con chapa acanalada y techo de cinc), la mayoría de cuyas casas parecen hechas para gente que se marcha pasado mañana.

Esta situación se modificó bastante gracias a la decidida acción del último gobernador de Tierra del Fuego, el capitán Ernesto Campos, a quien este territorio le debe mucho de su reciente progreso. Fueron prohibidas las construcciones de madera, iniciándose un plan de edificación racional que tuvo sus primeras manifestaciones en la escuela y en el edificio para el hospital, a punto de finalizar. Además, y esto es muy importante, estaba en marcha la construcción de un gran hotel de turismo, que, junto con el de Río Grande y las hosterías en los lagos Lapataia y Fagnano, iban a dotar a la gobernación de los alojamientos imprescindibles para impulsar el desarrollo turístico de esa privilegiada región de nuestra patria.

Deje el coche frente al hotel y salga a recorrer la ciudad a pie. Así la conocerá mucho mejor y, además, se hará en seguida de amigos. Los ushuaienses, que son gente muy cordial, lo invitarán a ir al "Kuanip Club", donde se come muy bien (pruebe las gigantescas cholgas fueguinas: son exquisitas), se toma mucho mejor y, a veces, se arman unos bailongos de rechupete.

Después de andar por la ciudad y sus alrededores, puede ir caminando hasta el Monte Gallinero, desde donde divisará el canal de Beagle hacia el Atlántico y hacia el Pacífico. En cambio, recurra al coche para ir hasta el lago Lapataia, siguiendo por la ruta 3 hacia el sur, o bien hasta el pie del monte Olivia, cuyos 2.400 metros de altura dominan toda la isla. Todos estos caminos van bordeando bosques y cascadas, y por todas partes se encuentra cualquier cantidad de lugares ideales para hacer camping.

Otra cosa que lo tomará de sorpresa en Ushuaia es el clima. A lo largo de un solo día puede ofrecerle todas las variantes posibles: lluvia, sol, viento, niebla, unos arcoiris maravillosos, en fin, que el espectáculo empieza cuando usted llega y le conviene presenciarlo con la ropa adecuada. La más conveniente: una buena campera de cuero.

Si a usted le gusta la pesca y quiere hacerse unos tiritos, póngase en contacto con la gente de la Asociación de Pesca y Caza. O bien, si lo prefiere, pregunte por Iribarne, que es un muchacho amigo que tiene lugares "secretos" en el lago Roca o en el Lapataia, donde podrá pescar unos salmoncitos de 7 a 8 kilos.

Y con esto, basta. Insistimos en dejarle la mayor parte de la sorpresa para que la descubra usted mismo: le va a resultar mucho más agradable. Dos recomendaciones para terminar: no se le ocurra ir a "La Escuelita", y en cambio puede parar con toda confianza en el hotel "de las tres verdades". Y un buen deseo: haga este viaje a "La Cruz del Sur". Será la experiencia más extraordinaria de su vida. *

PARABRISAS

agradece a
Dirección Nacional de Vialidad,
Dirección Nacional de Turismo,
Automóvil Club Argentino,
Touring Club Argentino,
Sr. Jefe de Informes de Turismo,
don Arturo E. Reyes,
la amable colaboración prestada
en la preparación de esta nota,
y muy especialmente al
Sr. Iribarne y Dr. Jorge Aguilar, de Ushuaia,
su aporte de algunas de las fotocolor
que ilustran estas páginas.

LA EPOCA, EL COCHE, SU EQUIPAJE

Tres detalles que es necesario tener en cuenta antes de partir para el sur: la época más adecuada, los preparativos a que debe someterse el coche y lo que conviene llevar en las valijas. En cuanto a la época, usted quizá prefiera ir en verano, sobre todo si quiere conocer las playas del trayecto. Queremos recordarle que en verano sopla en toda esa zona un vientecito que se las trae. Marzo no estuvo mal, pero tuvimos algunos días bastante bravos, en que para tomar las fotos teníamos que agarrarnos entre tres como para un "scrum" de rugby. Los entendidos opinan que el mes ideal es abril; muy poco viento, días apacibles, sin cambios climáticos bruscos, y aunque hace algo de frío no es para tanto, y se lo soporta perfectamente.

Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, queda a 3.500 km. de Buenos Aires, contando, naturalmente, el tramo de camino que se hace por Chile. Recuerde esto al preparar su coche, y recuerde también que habrá de recorrer entre ida y vuelta, excursiones y otras yerbas, más de ocho mil kilómetros. A partir de Hilario Ascasubi, cien kilómetros después de Bahía Blanca, se acabó el pavimento y empieza el ripio, salvo en un breve tramo en las cercanías de Comodoro Rivadavia. En general, la ruta

https://argentoteca.blogspot.com

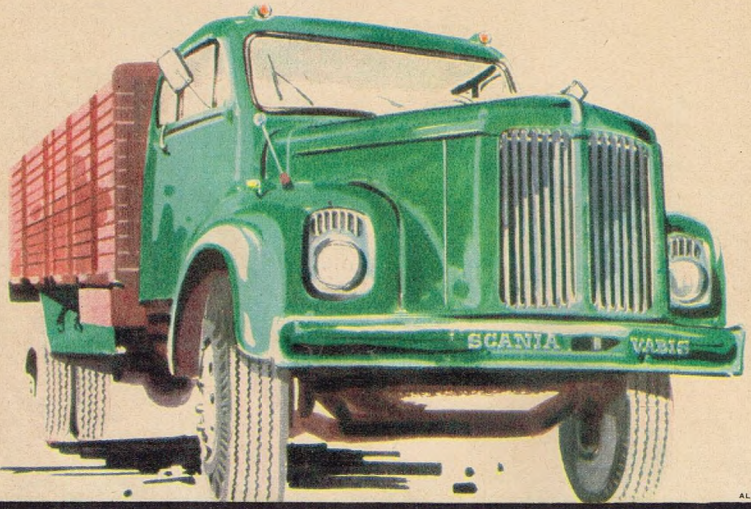
se encuentra en bastantes buenas condiciones y es muy transitada. Pero no hay que descartar la posibilidad de encontrar algunos tramos poceados, de ripio grueso y suelto; con badenes profundos o huellas dejadas por el paso de camiones pesados, que suelen quedar algún tiempo hasta que pasa la "máquina". Para evitar inconvenientes o sorpresas en la ruta, conviene salir con el coche "bien de todo". Ajuste general de amortiguadores y elásticos, los frenos al pelo, y el motor..., bueno, el motor "como un violín", para citar a nuestro "secre" técnico, Ronald Hansen. Además, estos agregados fundamentales: a) blindar el cárter y el tanque de nafta, para evitar que las piedras los perforen. Esto puede hacerse con chapa o bien, al "estilo Comodoro Rivadavia", con listones de madera blanda ajustados mediante flejes. b) Al pasar cerca de otro coche, puede saltar una piedra despedida por las ruedas de éste y hacerle trizas el parabrisas. Solución último modelo: una lámina de plexiglás, de 3 mm de espesor, que cubra toda la superficie del parabrisas, sostenida a los parantes de ambos lados con dos tiras de tela adhesiva ancha. Ventaja: el plexiglás no obstaculiza la visión ni molesta a la vista como la alambrilla, y es fácil de quitar y poner. Inconveniente: se raya con facilidad y se le pega bastante el polvo, pero eso puede obviarse pasándole cada tanto un trapo húmedo. Más ventaja: piense en lo que cuesta un parabrisas, y vaya ahora mismo a comprar el plexiglás. Y con lo que le sobre, corte dos círculos y cubra del mismo modo los faros. c) Llevar dos (2) ruedas completas de repuesto. Sí, lea bien: dos. Y si puede tres, mejor. Y si su coche aguanta cubiertas de seis telas en lugar de cuatro, mejor todavía. No es que queramos meterle miedo, pero el ripio se "come" las cubiertas con fruición pantagruélica, sobre todo si a usted le gusta "roscar" un poco. Bueno, naturalmente, como vamos a pasear y no a correr un Gran Premio, no tendrá ningún problema si anda por el ripio a 60/70 k.p.h. Pero igual lleve dos ruedas de repuesto. d) Provéase de parches en frío (o en caliente), palancas para desarmar e inflador. Uno nunca sabe. e) Herramientas; además de las habituales, una llave francesa, una pinza y un destornillador como mínimo. Repuestos: bujías, fusibles, platinos, cable de embrague, correas de ventilador (2). Un poco de cable conductor y un rollo de cinta aisladora, que siempre vienen bien. (A todo esto, suponemos que usted está en condiciones de hacer una reparación de emergencia. Si no, aprenda: en números anteriores de Parabrisas o en los manuales que entregan las fábricas se dan las indicaciones para solucionar los inconvenientes más frecuentes) Y f) Cargue un bidón para nafta de 10 o 20 litros, según lo que trague su coche. Y uno de agua, aunque tenga motor refrigerado a aire. Excepto para beber, debido a sus efectos oxidantes, el agua sirve para muchas cosas, inclusive para tomar mate. Por eso le damos permiso también para incluir alguna botellita de coñac, whisky o grapa catamarqueña, según los gustos.

Insistimos: no estamos diciéndole todo esto para que se eche atrás, todo lo contrario. Tampoco se trata de que vaya aprovisionado como para un "safari". Pero recuerde que "automovilista prevenido vale por viaje de ida y vuelta". En la ruta 3 hay largos trechos en los que no se encuentra un alma, ni en pena, y las poblaciones o estancias están bastante alejadas del camino. De modo que quedarse plantado por allí significa correr el riesgo de pasar dos o tres horas hasta que venga alguien y lo saque de apuros. Porque, eso sí, "en la Patagonia nadie se queda de a pie", y siempre habrá un camionero, un viajante de comercio o un poblador "motorizado" que llegará a tiempo para darle una mano.

Como las mujeres ya se han puesto hace rato los pantalones, podemos hablar en general al referirnos al equipaje. Para el viaje en sí, teniendo en cuenta que es un camino con bastante tierra, lleve ropa que esté a punto de jubilar. Nada de disfrazarse de "turista". Si es en verano, tendrá que usar prendas livianas casi hasta Río Gallegos. Ponga también en la valija algún saco sport grueso, y algún pulóver o campera, pensando que en Ushuaia hace un poco más de frío, pero no tanto. Además, pantalón o malla de baño: a lo largo del trayecto hay varias playas muy atractivas, donde podrá probar las frescas pero no frías aguas del Atlántico Sur. Si prefiere hacer su viaje en abril, nada de bañarse, claro, como no sea en los hoteles y con agua caliente. Y entonces sí, ropa de abrigo, pero buscando siempre la practicidad y la comodidad: evite, por ejemplo, los sobretodos de pelo de camello o los tapados de nutria salvaje, a no ser que vayan a hacer sociales a los night-clubs de Comodoro Rivadavia.

Y eso es todo. ¿Vio que fácil? El viaje al sur no es más arduo ni complicado que cualquier otro. Se puede ir con todo tipo de coche, incluso en motoneta: José Weil, un raidista de Río Gallegos, ya lo hizo dos o tres veces. Irá más o menos cómodo, según los casos, pero llegará bien si se prepara adecuadamente para la zona que va a recorrer. Además, insistimos, la Ruta 3 es muy transitada, y si al planear su itinerario cumple las etapas que indicamos en nuestras Hojas de Ruta anteriores (Parabrisas 21 y 22), las distancias se harán más breves y todo transcurrirá como en la más grata excursión.

Puerto Porvenir, en la parte chilena de la isla, Estrecho de Magallanes por medio, capital del Departamento de Tierra del Fuego.



ALBATROS

SCANIA-VABIS

SCANIA-VABIS ha ganado un nombre en todo el mundo por cuidar hasta en sus menores detalles la técnica del transporte por camión, desde los estudios y trabajos de investigación que respaldan el diseño del vehículo, hasta la minuciosa precisión del proceso fabril que le da origen.
Por eso SCANIA-VABIS es garantía de CALIDAD MAXIMA en transporte automotor. Y calidad significa potencia, seguridad, economía de funcionamiento, duración y capacidad de carga.

J. VAZQUEZ IGLESIAS
SOCIEDAD ANONIMA
HIPOLITO YRIGOYEN 2655 - T. E. 48-7281
LOPE DE VEGA 2799 - T. E. 50-3234/36
HAY ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero MUNDIAL

AUTOS QUE EMPRENDEN EL VUELO

Alguien dijo alguna vez que "sin automóviles los aviones no viajarían". Es verdad, los automóviles están presentes en todos los vuelos, cumpliendo los más diversos servicios. Pero aquí la situación se ha invertido. Y el automóvil se apresta a viajar en avión. Se trata, en esta oportunidad, de una cantidad de automóviles Fiat aerotransportados. Forman parte de la tentativa de invasión motorizada con que Europa tienta la suerte en los Estados Unidos de Norteamérica. Como se sabe, los "compactos" habían pegado duro en el país del Norte, que sintiendo la competencia se lanzó, a su vez, a la defensa, originando toda una nueva corriente en la técnica automovilística. Entre los europeos que aún tienen buen campo de acción entre los yanquis está precisamente Fiat. (Foto por cortesía del colega "Illustrato Fiat".)

RECORD MUNDIAL

El señor que aparece en la foto se llama Romeo Palamides y, como si eso no fuera suficiente para elevarlo a la consideración de sus semejantes, ha construido un vehículo de records equipado con un motor a reacción oriundo de un caza Sabre F86D. Este mes piensa atacar el record mundial. Estima que su raro vehículo andará entre 700 y 1100 kph. En realidad, aunque Palamides y sus colaboradores lograran llevar este raro vehículo a una velocidad superior a la que actualmente figura en los registros de la Federación Internacional del Automóvil (634 Km/hora, John Cobb, 1947) la cifra no podría homologarse, pues la Federación admite únicamente como válidos los registros obtenidos con vehículos traccionados por sus ruedas.

noticiero

EN TODAS PARTES OCURREN HUELGAS

No es que todo el mundo en San Francisco, Estado de California, se haya puesto de acuerdo para adquirir automóviles de la marca Chevrolet. Lo que ocurre es que uno de los concesionarios de la firma había dispuesto el embarque de una considerable cantidad de vehículos a Hawai, cuando sobrevino una huelga portuaria y los coches tuvieron que quedar a la intemperie (¿De Aquí a la Eternidad?). El problema no es desconocido para nosotros; huelgas a la orden del día y, además, una cantidad enorme de vehículos estacionados en el puerto de Buenos Aires a la espera de que sus dueños encuentren un pozo de petróleo en su jardín y puedan pagar cuantiosas nacionalizaciones

CARNAVAL MOTORIZADO

En calles de Amsterdam, Holanda, se organizó una carrera de regularidad cuyo detalle especial era que todos los participantes debían intervenir con algún vehículo raro, curioso o que satirizara algún aspecto de la vida diaria holandesa. En la fotografía vemos uno de los participantes, con un vehículo que, ciertamente, tiene bastante de raro y, además, lleva inscripciones y leyendas alusivas al ministerio holandés de defensa. Nosotros no entendemos el idioma de Rembrandt; además, no poseemos el sentido del humor holandés. Aunque la verdad es que no sabemos si tenemos algún sentido del humor. Porque entre nosotros, salvo el caso de algunos jóvenes desaprensivos, nadie se animaría a largarse a la calle a realizar una humorada semejante.

https://argentoteca.blogspot.com

MUNDIAL

DETROIT, EE. UU. Desde hace tiempo circulan en ésta contradictorios rumores acerca de la próxima fabricación para venta de autos a turbina de marca Chrysler. La tercera de los Tres Grandes ahora develó la incógnita; no habrá por ahora producción masiva de turboautos, pero se construirán 50 a 75 ejemplares "para compradores seleccionados". ¿Costo? No se sabe. Según la Chrysler, la producción en masa de autos a turbina no se efectuará todavía "por varios años".

RIO DE JANEIRO, BRASIL. Para 1962, Brasil espera superar los 150.000 autovehículos de todo tipo que construyó en 1961. No obstante, parecería que este crecimiento no mantendrá su ritmo frente a problemas internos. Las esperanzas de la industria brasileña están puestas en el Mercado Común Latinoamericano, que seguramente servirá de escenario para una eventual e intensa lucha argentino-brasileña.

GOODWOOD, INGLATERRA. En una reunión organizada en este circuito de carreras automovilísticas por el British Automobile Club, fueron expuestos dos vehículos de muy especial interés; uno es el Bluebird, con el cual Donald Campbell espera superar el record mundial de velocidad logrado por John Cobb en 1947. Se recordará que en un infructuoso ensayo hace dos años, el Bluebird volcó a más de 500 kilómetros por hora, salvándose milagrosamente su ocupante. Este año, Campbell volverá a probar fortuna. El Rover T.4 es un prototipo adelantado de automóvil a turbina, fabricado por la empresa que fue precursora en este tipo de automotor (hace más de diez años que funcionó el primer turboauto de marca Rover).

DETROIT, EE. UU. Hace 27 meses que las ventas en el exterior (fuera de EE. UU.), de coches Rambler, aumentan constantemente, según American Motors Corporation. No dan cifras, pero dicen que las ventas de junio de 1962 fueron cinco veces más grandes que las del mismo mes de 1961.

ROTTERDAM, HOLANDA. Chrysler International comenzó la producción del Coronado, auto típico de la serie Chrysler, con motor de ocho cilindros en V, o un seis en línea a opción.

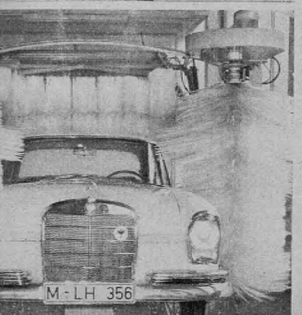
DETROIT, EE. UU. Próximamente la Ford Motor Company pondrá en venta camiones con encendido transistorizado; el sistema comprende un distribuidor sin condensador, una bobina, un grupo de resistencias de cerámica y un transistor. Para aislarlo de la temperatura del motor, el transistor irá en la cabina y no debajo del capot. También en automóviles de carrera se está usando encendido a transistores, pero en los coches de turismo, su aplicación no se ha generalizado; dícese que las ventajas no compensan el costo adicional.

BELLEZAS Y PRIMICIAS

Aunque no todos los lectores lo habrán observado, también hay un auto en esta foto. Se trata del primerísimo M. G., construido en 1925 y que fue, por lo tanto, el precursor de todos los otros cochecitos sport que han llevado la marca del octógono. Viajó a Nueva York en el Queen Mary para la Exposición de Autos Sport de Nueva York. Ella (90-30-90 o poco menos) es la actriz Eileen Elliot. No se construyó en 1925.

¡TIREN A MATAR!

Según un refrán sajón, hay más de una forma de matar un gato. Parece haber, también, más de una forma de terminar con un automóvil. Un automovilista de Helsinki, Finlandia, deseando acabar con su modelo 1930, invitó a los chicos del barrio a que lo rompan. Estos hicieron gala del instinto destructor latente en la tierna niñez y prestamente dieron fin a la historia del veterano automóvil. "Aquí vale ochenta mil pesos ese auto.



LAVADO, SECADO Y PLANCHADO

Munich, Alemania, es la sede de un establecimiento dedicado al lavado ultrarrápido de automóviles. La víctima recorre una cinta trasportadora de 27 metros de largo, mientras chorros de agua y grandes cepillos giratorios borran las huellas de la diaria brega, que le dicen. Al término de todo, el secado se efectúa en un túnel de viento que desarrolla un movimiento de aire a 150 kilómetros por hora. Lo que queda del auto es devuelto al dueño.

AQUI ESTA EL VALIANT

La popularidad adquirida en los últimos años por los automóviles denominados "compactos", llevó a la Chrysler Internacional a instalar en la República Argentina una fábrica del de su marca, el Valiant.

Se fundó así Chrysler Argentina, que, en combinación con Febre y Basset S.A., produce el Valiant en la planta que esta última posee en San Justo, provincia de Buenos Aires.

El "compacto" viene a ser en los Estados Unidos de Norteamérica, país de origen de la denominación, un automóvil más chico en tamaño exterior y potencia que los comúnmente fabricados en la época de su aparición. Este término industrial, trasladado a la República Argentina, resulta fuera de lugar.

En un país como el nuestro, con un sentido automovilístico inclinado en gran manera hacia Europa, los compactos norteamericanos resultan, por rara coincidencia, los automóviles más grandes y más caros.

Como todos los compactos en general, el Valiant ofrece las comodidades interiores de un automóvil de mucho mayor tamaño y precio y una performance más que suficiente para el usuario común, sin llegar a las monstruosas cilindradas y potencias, tan comunes en el mercado automovilístico norteamericano.

MOTOR

La unidad propulsora del Valiant es un seis cilindros en línea, de cuatro tiempos y enfriado por agua. Aunque el motor es de corte convencional en cuanto se refiere a su composición y funcionamiento, presenta una novedad en lo relativo a la posición que adopta con respecto al conjunto del automóvil.

Está situado adelante, sobre el eje ideal delantero, pero inclinado hacia la derecha (en el sentido normal de la marcha hacia adelante), con el fin de disminuir la altura del mismo y permitir la manufactura de un capot bajo, más de acuerdo con las tendencias estilísticas modernas. La inclinación del mismo es de, aproximadamente, 30° tomados desde el plano ideal vertical.

El block es de fundición gris de hierro con amplias cámaras para el paso de agua de enfriamiento. En la tapa de cilindros van alojadas las válvulas, dispuestas en línea y accionadas a través de botadores y balancines por un árbol de levas único que se encuentra situado en el lado derecho del block.

El diámetro de los cilindros es de 86,6 mm. y la carrera que efectúan los pistones llega a los 79,25 mm. Esto da una relación supercuadrada de diámetro y carrera, y una cilindrada total de 2.788 centímetros cúbicos. Con una relación de compresión de 8,2 : 1, entrega 101 HP a 4.400 revoluciones por minuto.

El torque máximo, 21,43 mkg., se obtiene a las 2.400 r.p.m.

La alimentación del motor del Valiant se obtiene por medio de un carburador simple Ball & Ball de tiro descendente, que entrega la mezcla aire-nafta a una cámara general situada inmediatamente debajo de él. De esta cámara se extienden seis brazos individuales, construc-

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL VALIANT

ción que proporciona una cantidad de mezcla igual para cada cilindro. Este múltiple de admisión en forma de abanico está construido en fundición gris, conservando de este modo la mezcla fría o por lo menos no tan caliente como en los sistemas ortodoxos, en los cuales la admisión y el escape están muy cercanos.

Las salidas de escape también se continúan en seis brazos, que se van uniendo progresivamente en un colector único, que tiene comunicación con el fondo de la cámara general de carburación. Esta comunicación está regulada por una mariposa accionada por un termostato y hace las veces de precalentador de gases de admisión, en el caso en que esto sea necesario.

La construcción de los múltiples de admisión en esta forma ofrece una ventaja evidente: los gases encuentran muy pocas curvas en su camino hacia los cilindros, con lo cual la turbulencia y otros factores, que restan performance y economía, quedan razonablemente disminuidos.

El filtrado de aire de admisión se realiza en un elemento con baño de aceite.

Del lado opuesto al del carburador se encuentra el distribuidor y la bomba de aceite, accionados desde el árbol de levas en forma individual, aunque con el mismo engranaje. Un excéntrico del mismo árbol comanda la bomba de nafta, a diafragma.

La lubricación del motor es forzada por la bomba, siguiendo los recorridos clásicos, cigüeñal, bancadas, bielas y paredes de cilindros. Una ramificación independiente se dirige hacia el mecanismo de distribución, desde donde desciende por gravedad al cárter, que tiene 3,79 litros de capacidad.

El aceite es filtrado en la totalidad del caudal de la bomba por un filtro (Full-Flow) de cartucho cambiable.

El encendido de la mezcla se obtiene por el clásico circuito batería-distribuidor-bobina y bujía. La batería está alimentada por un generador y tiene una intensidad de 12 voltios, con 48 amperes hora de capacidad.

TRANSMISION

El Valiant V-200 tiene una caja de velocidades de tres marchas hacia adelante y una hacia atrás, con la segunda y la tercera velocidades sincronizadas.

Las relaciones de giro entre el cigüeñal y la salida de la caja de velocidades son las siguientes, a través de los correspondientes engranajes:

1º	2.71 : 1	
2º	1.83 : 1	sincronizada
3º	1.00 : 1	sincronizada
M. atrás	3.49 : 1	

Entre el motor y la caja de velocidades se extiende un embrague monodisco seco.

Luego de la caja de velocidades viene el árbol de transmisión libre, con dos movimientos universales y un deslizante para absorber las diferencias de distancia y ángulo producidas por el juego de suspensión del rígido tren trasero.

El acople final cuenta con engranajes de corte hipoidal, con una desmultiplicación de 3,56 : 1 (11 dientes el piñón y 39 la corona).

Luego, las relaciones finales de giro entre el motor y las ruedas serán las siguientes:

1º	9.64 : 1
2º	6.51 : 1
3º	3.56 : 1
Marcha atrás	12.42 : 1

SUSPENSION

Siguiendo la norma del poco peso, que, por otra parte, es una de las características más sobresalientes del Valiant V-200, la suspensión delantera ha sido estudiada para cumplir su cometido con un mínimo de material.

Una vista frontal de la misma revela un sistema de trapecio deformable transversal, con el brazo superior más corto que el inferior. El brazo de arriba es un triángulo estampado de chapa que, debido a su forma, absorbe los esfuerzos de la aceleración, la curva y el frenado en la proporción que le corresponde.

El brazo inferior de la suspensión es algo más complicado; consiste esencialmente en un solo brazo recto, no triangular, que va desde un punto del travesaño delantero hasta el extremo inferior del soporte de la punta de ejes.

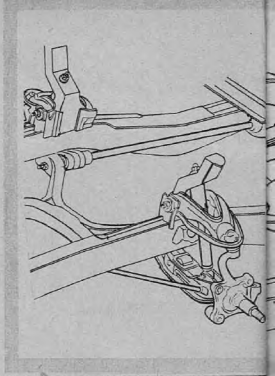
Evidentemente, este brazo, por sí solo, no podrá resistir los esfuerzos, sobre todo los transversales, a que está sometido. Para ello se ha incorporado un tensor que va desde otro punto del subchasis situado por delante del primero hasta el extremo en que éste se une con el soporte de punta de ejes.

El nuevo tensor forma con el brazo inferior un ángulo de aproximadamente 45 grados y, debido a sus sujeciones flexibles, lo acompaña en todos los movimientos de la suspensión.

El elemento de suspensión propiamente dicho es una barra de torsión cilíndrica simple, solidaria con el extremo interno del brazo inferior de suspensión, en su parte delantera.

El extremo trasero de la barra de torsión va fijado por medio de una superficie de contacto exagonal a un miembro resistencial de la carrocería que la atraviesa transversalmente a la altura del principio del túnel de transmisión.

El sistema de barra de torsión para la suspensión, sistema probado, abandonado y vuelto a emplear por muchas fábricas de automóviles y vehículos en

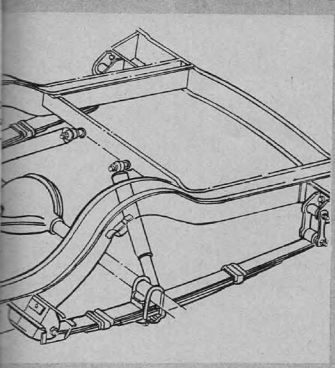


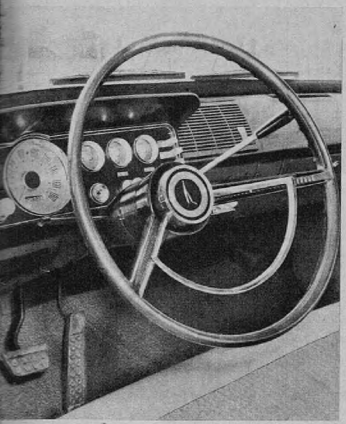
Izquierda: Un detalle de la suspensión delantera mostrando la fijación de los extremos de la barra de torsión. Derecha: Esquema de la suspensión trasera del automóvil Valiant fabricado en nuestro país.

El tablero del Valiant es sencillo y claro, denotando una influencia de coche deportivo. Tiene medidor de nafta, amperímetro y medidor de temperatura, y los instrumentos están recubiertos por una visera antirreflejos.

El Valiant tiene cuatro puertas que se abren hacia adelante, para minimizar riesgos en caso de apertura involuntaria mientras el coche está en marcha. Las puertas permiten un fácil y cómodo acceso y egreso del coche.

https://argentoteca.blogspot.com





CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR

Tipo	"Slant Six", 6 cilindros en línea inclinados 30 grados.
Ciclo	cuatro tiempos
Diámetro	86,6 mm.
Carrera	79,2 mm.
Cilindrada	2786 c.c.
Compresión	8.2 : 1
Potencia máxima	101 HP a 4400 rpm.
Par motor máximo	21,43 mkg. a 2400 rpm.
Colocación válvulas	en la tapa de cilindros
Enfriamiento	por agua, circulación forzada
Capacidad del sistema	10,41 litros, sin calefactor.
Lubricación	forzada por bomba de aceite. Filtro Full-Flow
Capacidad del cárter	3,79 litros
Encendido	batería-ruptor-bobina-rotor-bujías
Avance	automático
Carburador	Ball & Ball simple de tiro vertical descendente
Bomba de nafta	mecánica a diafragma
Filtro de aire	seco, con baño de aceite

EMBRAGUE

Tipo	Monodisco seco

CAJA DE VELOCIDADES Y TRANSMISION

Tipo	mecánica
No de marchas	tres hacia adelante, una hacia atrás
Sincronización	en la segunda y tercera velocidades

RELACIONES

1ª	2,71 : 1
2ª	1,83 : 1
3ª	1,00 : 1
M. atrás	3,49 : 1
Puente trasero	hipoidal semiflotante
Relación	3,55 : 1
Relaciones finales:	
1ª	9,64 : 1
2ª	6,51 : 1
3ª	3,58 : 1
M. atrás	12,42 : 1

SUSPENSION

Delantera	independiente, sistema McPherson, barra de torsión y amortiguadores telescópicos hidráulicos
Trasera	eje rígido de propulsión Hotchkiss, elásticos de ballesta (63,5 mm.) y amortiguadores telescópicos hidráulicos.

DIRECCION

Tipo	bolillas recirculantes
No vueltas del volante	4,5 de lado a lado.

FRENOS

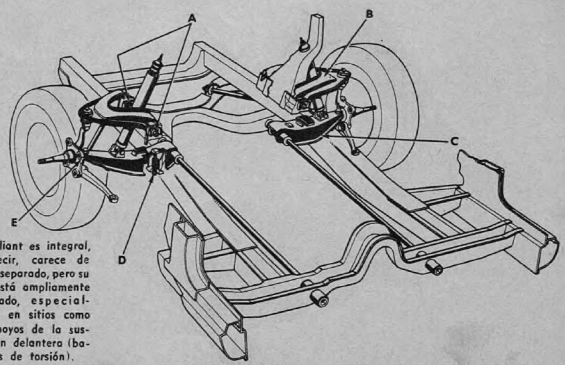
Tipo	
Cintas delanteras	7.658" x 2¼" ad. / 9.188" x 2½" at.
Cintas traseras	7.658" x 2" ad. / 9.616" x 2" at.
Superficie	990,38 cm².

CARROCERIA

Tipo	portante, sedan cuatro puertas, seis pasajeros

DIMENSIONES

Distancia entre ejes	2705 mm.
Trocha delantera	1422 mm.
Trocha trasera	1409 mm.
Largo total	4899 mm.
Ancho total	1788 mm.
Altura total	1364 mm.
Radio de giro	4610 mm.
Peso patentamiento	5943
Carga útil	
Neumáticos	640 x 13
Precio	698.000 completo



El Valiant es integral, es decir, carece de chasis separado, pero su piso está ampliamente reforzado, especialmente en sitios como los apoyos de la suspensión delantera (barras de torsión).

AQUI ESTA EL VALIANT

general livianos, ofrece las ventajas de un bajo peso pero necesita materiales más nobles y costosos que los que normalmente se emplean en la fabricación de resortes helicoidales o laminares.

La amortiguación de la suspensión de las ruedas delanteras del Valiant consiste en dos elementos telescópicos hidráulicos que corren por dentro de los brazos triangulares superiores y van fijados en la parte superior a una prolongación que a tal efecto provee el subchassis delantero y por la parte inferior al brazo inferior de la suspensión.

Todo el conjunto de suspensión delantera viene a ser una derivación del sistema MacPherson, empleado actualmente en muchos automóviles del tipo pequeño y mediano como el Falcon, el Chevy 400, el Ford Taunus 17 M y otros.

La suspensión trasera del Valiant V-200 es más ortodoxa que la anterior. Consiste en un sistema del tipo Hotchkiss, en el cual dos elásticos longitudinales de ballesta, colocados cerca de las ruedas, fijan el eje en todos los sentidos, transversal, longitudinal y rotacional.

La escasa modernización que la técnica automovilística pudo aportar a través de los años a este antiguo y eficiente sistema de locación y suspensión del tren trasero rígido, está plenamente aplicada en este caso y se identifica por el hecho de que el eje no va fijado al centro de los elásticos en e lsentido longitudinal de estos últimos sino sensiblemente más cerca del extremo anterior de los mismos. De este modo se obtiene una frecuencia de suspensión distinta, que varía según la distancia relativa del eje con los extremos del elástico, distancia que es producto de cálculos y pruebas.

Otro efecto importante de la posición adelantada del eje con respecto al elástico de ballesta es que habilita a éste a soportar y absorber los movimientos rotacionales del eje, productos de la frenada y de la aceleración, de una manera más eficaz que en el caso de la sujeción central.

Los amortiguadores traseros son telescópicos hidráulicos y van desde el amarre del elástico con cada cañonera hasta un punto de la carrocería situado más adentro. Adoptan de este modo la forma de las alas de una V invertida.

A diferencia del tren delantero, es posterior, no va sujeto a ningún falso chassis sino que los ojos de los elásticos se unen a la carrocería directamente, a través de los correspondientes bujes y gemelos.

CARROCERIA

El Valiant V-200 carece de bastidor. Un estudiado diseño de carrocería permite que ésta, por sí sola, realice las funciones que genéricamente correspondían al bastidor, esto es, proveer de puntos de acople de las diversas partes constitutivas del automóvil y, además, ser lo suficientemente rígida.

En el caso Valiant, la carrocería consiste en una serie de perfiles cerrados que en términos generales van por las aristas de la misma, unidos por la extructura exterior, que es a la vez la exterior del automóvil.

Dos largueros longitudinales se extienden desde la parte delantera del automóvil hasta la trasera, siguiendo la forma de un bastidor convencional. A la altura del torpedo, se levanta una extructura que viene a resultar el borde delantero de las puertas anteriores y se comunica en los parantes del parabrisas.

El marco superior del parabrisas, que une los dos parantes, forma parte también de la misma extructura de resistencia. Luego se levantan los parantes centrales, contra los que se cierran las puertas delanteras y se abisagran las traseras. Por último, y en la misma forma que en el caso del parabrisas y el torpedo, la estructura elevada trasera, que hace de marco a los ventiletes posteriores y a la luneta.

Se va formando así una unidad celular que se completa con el piso de la carrocería, el torpedo, el techo y el panel posterior.

El piso a su vez tiene una serie de nervaduras y formas de resistencia, una de las cuales, el túnel de transmisión, se comporta como la espina dorsal del sistema.

Como en la mayoría de los casos de carrocerías portantes, los guardabarros delanteros y formas anteriores de la carrocería no intervienen en la rigidez del conjunto.

La célula tiene una prolongación hacia adelante en forma de cubo, dentro de la cual van ubicados el motor y demás accesorios.

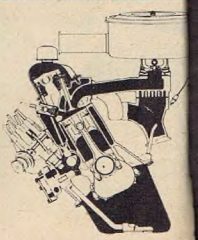
Las aristas inferiores de este cubo están formadas por los largueros longitudinales nombrados en un principio.

Dentro de la carrocería, los elementos mecánicos se distribuyen de la siguiente manera: motor, embrague y caja de velocidades en ese orden desde adelante hacia atrás, árbol de transmisión y tren trasero. En el baúl portaequipajes se encuentran la rueda de auxilio y el tanque de combustible, que tiene una capacidad de 49 litros. La rueda auxiliar va en el piso del baúl, que tiene 0,71 m3 de capacidad.

El silenciador de escape se halla ubicado debajo del piso de la carrocería, inmediatamente por delante de la cañonera izquierda del diferencial.

FRENOS

Los elementos de detención del Valiant están formados por cuatro frenos hidráulicos de campana. Las campanas son de fundición de hierro sin pista especial de frenado. *



El motor del Valiant es una unidad de seis cilindros en línea, con refrigeración por líquido; su detalle más interesante es que se encuentra inclinado en el cofre del motor. Este aspecto es ahora menos novedoso de lo que era cuando el Valiant apareció por vez primera, si bien esta marca no fue históricamente la primera en adoptar la inclinación del block. Hay antecedentes, en los cuales se ha inclinado el block para reducir la altura mínima del capot, pero en el Valiant la inclinación ha favorecido, en cambio, la accesibilidad de ciertos accesorios. Este motor se halla descripto extensamente en el texto de la nota.

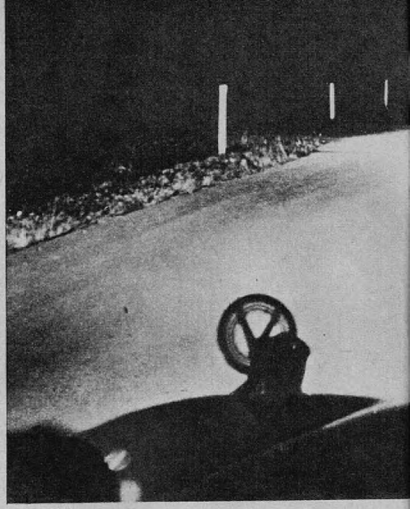
https://argentoteca.blogspot.com

TABLA DE DETALLES DE CARROCERIA

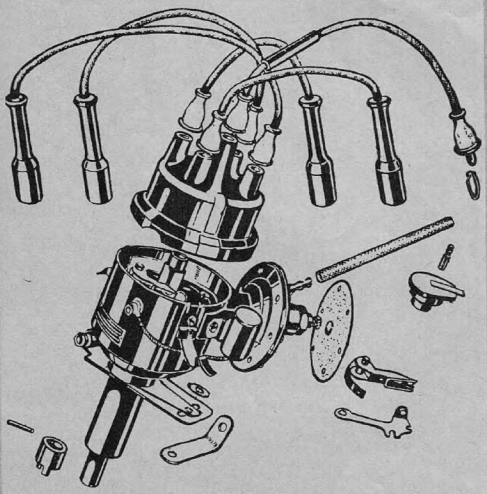
Arranque eléctrico	sí
Arranque en la llave de contacto	sí
Bocina doble o simple	doble
Aro bocina en el volante	sí
Luces en el motor	no
Luces en la guantera	no
Luces es el baúl	no
Apertura de las puertas delanteras	para adelante
Apertura de las puertas traseras	para adelante
Medidor de nafta	tipo aguja
Medidor de presión de aceite	tipo luz
Medidor de temperatura de agua	tipo aguja
Parcial de kilometrajes	no
Amperímetro	tipo aguja
Encendedor	sí
Cenicero	adelante y atrás
Espacio para radio	sí
Lavaparabrisas	sí
Limpiaparabrisas	eléctrico vel. variable
Calefacción	sí
Ventilador de calefacción	sí
Reóstato de luces del tablero	sí
Traba de dirección	no
Comando de luces en el volante	no
Indicador de viraje	sí
Cerradura de las puertas	en las puertas del.
Cerradura del tanque de nafta	sí
Cerradura del baúl	sí
Cerradura del capot	no
Ventiletes de aire	dos adelante
Manijas de puertas	tipo
Tapizado	nylon
Alfombra	nylon
Techo	plástico
Interior de puertas	plástico
Piso del baúl	alfombra plástico
Respaldo delantero graduable	no
Colocación de la batería	adelante
Viseras para el sol	dos
Ventanas	tipo levadizo

¿QUE ES LA CORRIENTE ELECTRICA?

Por GUILLERMO MÁRTIRE



FOTOS POR CORTESIA DE GENERAL MOTORS



La física enseña que las menores partículas de la materia son los átomos, y que éstos, a su vez, están formados por tres elementos básicos: los protones, los electrones y los neutrones; decimos que son elementos básicos, pues en la actualidad se conocen otros elementos integrantes del átomo, pero su existencia es transitoria, y no forma parte de la materia.

La conformación del átomo es similar a la de un sistema planetario, es decir, alrededor de un centro (el sol, en nuestro sistema) giran partículas según órbitas definidas (los planetas).

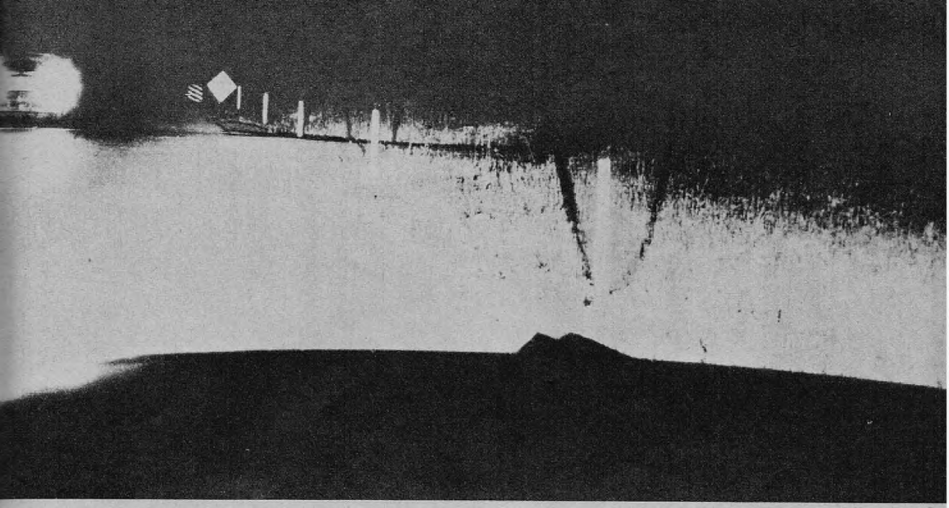
A mediados del siglo pasado se pensaba que la última e indivisible parte de la materia, eran los átomos y en consecuencia no se conocía su estructura interna, pero la física moderna logró descubrir ese mundo complejo del átomo y su configuración.

En el átomo, el centro de ese sistema planetario elemental, está formado por el núcleo, que, a su vez, se compone de protones y de neutrones; y los elementos planetarios que giran en torno de él son los electrones.

Entre los electrones y los protones aparecen fuerzas, además de las de gravitación, que se justifican adjudicándoles una propiedad llamada "carga eléctrica". En otras palabras: esas partículas están dotadas de un tipo particular de energía que denominamos *electricidad*.

Los electrones se repelen entre sí de la misma manera que lo hacen los protones, pero entre ellos, es decir, protones y electrones, se atraen. Esto se explica atribuyéndoles a los protones carga eléctrica de un cierto tipo que llamaremos "positiva" y del mismo modo atribuyéndoles a los electrones carga eléctrica "negativa".

https://argentoteca.blogspot.com



El radio de giro de los electrones alrededor del núcleo es sumamente grande. Su dimensión es proporcional a la que en el sistema planetario media entre sol y planetas. En realidad, el término radio de giro no es riguroso, desde que las órbitas son elípticas; en consecuencia este "radio" no sería constante.

De todas maneras, se puede comprender que las distancias entre núcleo y electrones resultan extraordinariamente grandes con respecto a las dimensiones de los cuerpos en cuestión.

Hemos dicho que los electrones son de naturaleza negativa, y los protones, de naturaleza positiva; en consecuencia, se establecería una atracción entre ellos que haría desviar de su órbita a los electrones, para hacerlos caer en el núcleo, pero esto no ocurre porque los electrones, en su desplazamiento orbital alrededor del núcleo, generan una fuerza centrífuga hacia el exterior que equilibra a la fuerza de origen eléctrico. Es de destacar que no hemos mencionado influencia alguna de los neutrones del núcleo en esta danza orbital, pues al no tener carga eléctrica, no ejercen atracción sobre los electrones; la masa de estas partículas (neutrones) es idéntica a la de los protones. Esta suposición no es, en la actualidad, rigurosamente exacta, pero puede aceptarse para justificar el equilibrio dinámico de los elementos constituyentes del átomo.

Todos los protones poseen la misma cantidad de electricidad positiva, del mismo modo que los electrones están igualmente cargados con cantidades de electricidad negativa.

El átomo normal no tiene efectos externos de índole eléctrica: es "neutro"; si se acepta que en este átomo existe un número igual de electrones y de protones, llegaremos a la conclusión de que las cargas eléctricas de ambos son de idéntico valor y signo contrario.

La mayor parte de la masa del átomo está constituida por su núcleo (protones más neutrones) y los electrones que giran a su alrededor varían, en cuanto a cantidad se refiere, de sustancia en sustancia. Si de alguna manera se altera este número de electrones, cambiarán las cualidades físicas y químicas de la sustancia; en cambio, si la alteración se produjera en el núcleo se llegaría a conseguir una modificación tan radical, que ya la sustancia no sería la misma, se convertiría en otra, o sea, se obtendría la transmutación del elemento tan buscado por los alquimistas de la Edad Media, y a la que hoy, en nuestra era atómica, hemos podido llegar.

ISARD ROYAL
T 700

11º Road Test de
PARABRISAS 24
que aparece el jueves
18 de octubre

Cuando se estudian las propiedades físicas y químicas de las sustancias, es necesario aceptar la hipótesis de que los electrones (que son los únicos que variando pueden alterar dichas propiedades) se agrupan en órbitas concéntricas o capas concéntricas alrededor del núcleo.

Según sea la sustancia o elemento, son conocidos los números máximos de electrones que por capa pueden existir; si la capa exterior está completa, el elemento es de condiciones químicas muy estables.

Si el elemento o, mejor dicho, sus átomos ganan o pierden electrones, este elemento o sustancia permanecerá inalterable, no habrá transmutación, pero las condiciones eléctricas variarán, es decir: si ha perdido electrones (que tienen carga negativa) el átomo queda cargado positivamente, y de igual manera si gana electrones queda cargado negativamente.

Cuando se alteran las condiciones eléctricas del átomo por ganancia o pérdida de electrones, se dice que el átomo ha quedado "ionizado".

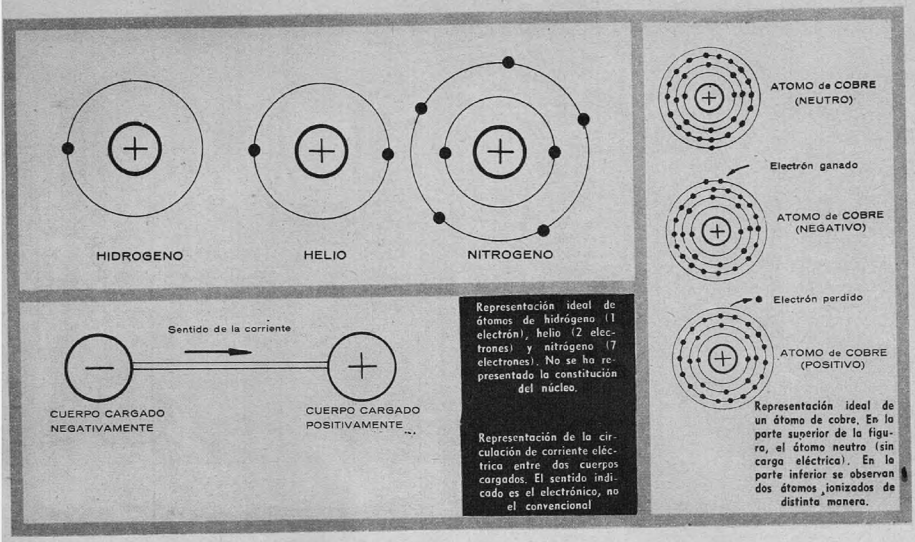
Este concepto para el átomo, que es la mínima partícula de la materia, puede hacerse extensiva a toda la sustancia; en consecuencia, un cuerpo de una determinada sustancia es negativo, o está cargado con carga eléctrica negativa cuando, por haber ganado electrones (que son negativos), queda con éstos en exceso.

Recíprocamente, un cuerpo será positivo cuando tiene electrones en defecto.

Vemos así que de este modo la "carga eléctrica" no es sino una determinada cantidad de electrones.

Si esta cantidad de electrones se desplaza a lo largo de un camino cualquiera (que puede ser un conductor metálico o cable, o un gas) se establece lo que se denomina "corriente eléctrica".

Aclararemos este punto: supongamos la existencia de dos cuerpos cargados eléctricamente con cargas de distinto signo (ver la fig. correspondiente) y que, además, estén conectados con un conductor. El de la izquierda, por ser negativo, tendrá, como hemos dicho antes, electrones en exceso y el de la derecha electrones en defecto.



Representación ideal de átomos de hidrógeno (1 electrón), helio (2 electrones) y nitrógeno (7 electrones). No se ha representado la constitución del núcleo.

Representación de la circulación de corriente eléctrica entre dos cuerpos cargados. El sentido indicado es el electrónico, no el convencional

Representación ideal de un átomo de cobre. En la parte superior de la figura, el átomo neutro (sin carga eléctrica). En la parte inferior se observan dos átomos ionizados de distinta manera.

¿QUE ES LA CORRIENTE ELECTRICA?

Como cualquier sistema existente en la naturaleza, buscarán su posición de equilibrio, para lo cual el cuerpo negativo entregará electrones al conductor, los que, desplazándose hacia la derecha, ingresan en el cuerpo positivo (que tiene carencia de electrones).

Vale decir, que gracias a ese desnivel teórico de cantidad de electrones, se ha establecido por el conductor una corriente eléctrica, que cesará cuando se establezca el equilibrio.

No obstante esta demostración, se ha dejado establecido *por convención* que la corriente circula de los cuerpos positivos hacia los negativos, es decir, contrariamente a lo que indica la teoría atómica vista.

La corriente eléctrica es entonces movimiento de electricidad a lo largo de determinado camino; este movimiento puede ser de dos clases diferentes: corriente de electrones o corriente de iones. Explicaremos esto mejor para ver bien las diferencias.

Supongamos una batería de automóvil, recordemos (PARABRISAS Nº 7) que en ella existe un líquido llamado "electrolito" que es una solución de agua y ácido sulfúrico; según la teoría de ARRHENIUS, al efectuarse la solución, el electrolito se disocia en elementos que poseen cargas de distinto signo, llamados iones (verdaderos "portadores de electricidad"). Dentro del electrolito están sumergidas las placas de plomo dispuestas en dos juegos (positivas y negativas).

Volviendo al electrolito, decimos que este se disocia en iones sulfato (SO_4) e iones hidrógeno (H_2), los primeros van hacia las placas combinándose con el plomo (SO_4Pb), los iones hidrógeno atraen el oxígeno del peróxido de plomo de las placas positivas y forman agua (H_2O) rebajándose la concentración del ácido del electrolito. Este flujo, o movimiento de iones (cargados eléctricamente) configuran una corriente eléctrica que puede circular a lo largo de cualquier conductor que una ambas placas de la batería.

Se comprenderá que a medida que la reacción química pierda intensidad, irá decreciendo la corriente eléctrica generada hasta que la batería se descargue completamente.

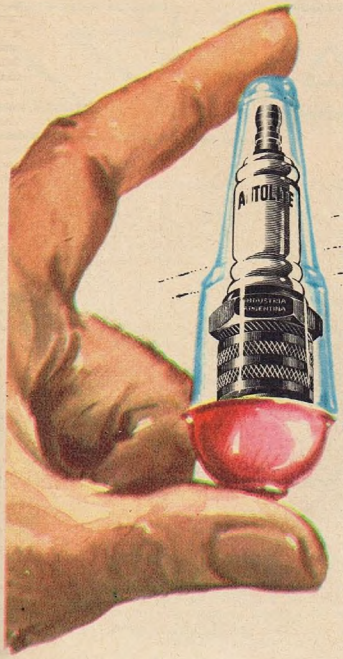
La corriente iónica involucra, como hemos visto, un transporte de materia, en cambio la corriente de electrones o electrónica solamente es un movimiento de electricidad.

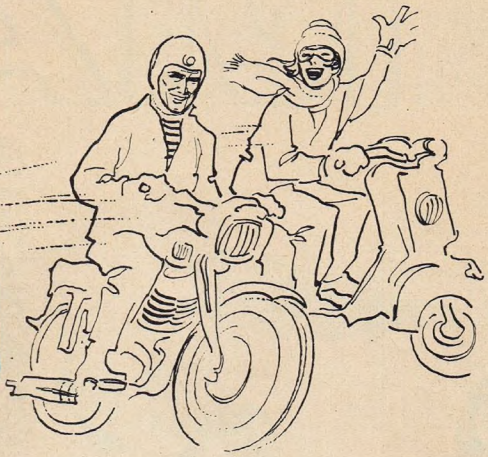
Este movimiento de electrones puede ser efectuado dentro de conductores metálicos o a través de gases o el vacío.

La corriente electrónica en conductores metálicos, se realiza mediante los electrones libres que poseen los átomos de los metales, estos electrones son aquellos que no están completamente vinculados a sus núcleos respectivos y pueden en consecuencia, moverse.

Puede llegarse a hacer desprender electrones libres de átomos de metales por varios medios y si se los hace desplazar por el vacío y gases generan las corrientes eléctricas estudiadas en la tan de moda ELECTRONICA. *

https://argentoteca.blogspot.com





PARA MOTORES DE DOS TIEMPOS,

BUJIAS

2 TIEMPOS

AE4X
AE6X
AG3X

AUTOLITE®

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A. fabrica en la Argentina bajo licencia Ford Motor Company, las bujías AUTOLITE (2 tiempos) AE4X, AE6X y AG3X, especialmente indicadas para motos y motonetas. Se entregan en su original envase de material plástico, diseñado ex-profeso para llevarla de repuesto.

SIN DAÑAR LA BUJIA - SIN MANCHAR LA ROPA

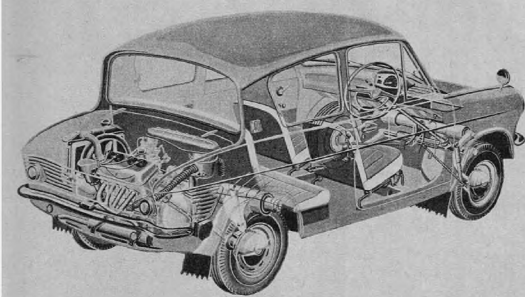
ALBATROS

MAZ

Mazda es una marca famosa en todo el mundo por sus bombitas incandescentes, pero también hay automóviles Mazda, que se fabrican en Hiroshima, Japón. Cuando recibimos el material de la ciudad devastada por la bomba atómica, lo primero que hicimos fue someterlo a un contador Geiger. Parece, sin embargo, que eso de las radiaciones ya pasó. Y según la foto de la ciudad que acompaña el material automovilístico, parece también que en gran medida la pujanza de los japoneses va borrando las terribles huellas de la ira del hombre contra el hombre. Hiroshima es hoy una ciudad donde se vive un intenso ritmo de producción; lo de ayer pasó, ahora interesa lo de hoy y, mucho más, lo de mañana.

Pero hablábamos de los autos Mazda y no del pasado, presente y porvenir de Hiroshima. La empresa que actualmente fabrica estos pequeños vehículos se estableció en 1920 bajo la denominación de Toyo Cork Kogyo Co., Ltd., a los efectos de fabricar productos de corcho. Siete años más tarde se borró la palabra "Cork" (corcho) del nombre y la empresa transfirió sus actividades a la producción de maquinaria, especialmente de taladros y trépanos para roca.

En 1950 comienzan la producción de autovehículos con un camión de una tonelada, con tres ruedas y un motor de dos cilindros. Paulatinamente, fueron adquiriendo maquinaria, y ya para 1957 habían logrado fabricar doscientas mil unidades de camioncitos de tres ruedas. Un año más tarde producen un camión de 4 ruedas, y en 1960 comenzaron a fabricar un automóvil: la cupé Mazda 360, que actualmente se produce al ritmo de 20.000 unidades por mes, cifra que, según la empresa, es la más alta de toda la industria del Japón.

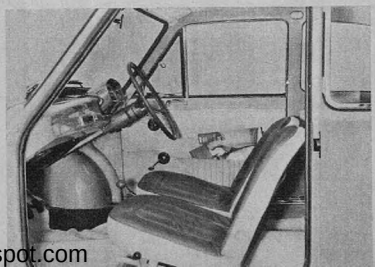


MAZDA 360

La cupé Mazda 360 es un autito cuyo formato recuerda vagamente al famoso Fiat Topolino de hace algunos años. Tiene dos asientos y un motor trasero de dos cilindros en V de 90°, con enfriamiento a aire, ciclo 4 tiempos (válvulas a la cabeza con varillas y botadores), y 356 c.c. (60 mm. de diámetro por 63 mm. de carrera). La potencia es de 16 HP a 5.300 r.p.m., con una cupla motriz máxima de 2,2 mkg a 4.000 r.p.m.

Para un autito tan chico, es sorprendente que se ofrezca transmisión automática, pero es así; el "Torq-Drive" emplea un convertidor de cupla con caja epicicloidal. No tenemos datos de la caja pero aparecen en un dibujo dos trenes planetarios, lo que hace suponer que son cuatro las marchas que pueden ser colocadas bajo la dirección del acelerador.

Con típica inescrutabilidad oriental, la fábrica nos manda detalles de un auto y fotos de otro; las fotos son del Mazda "Carol", del cual no hay detalles...; abajo, pick-up rural 360, interior del misterioso "Carol"



https://argentoteca.blogspot.com

DA

HIROSHIMA, MON PETIT

La caja manual que corresponde al Mazda es de cuatro velocidades, todas sincronizadas, y es del tipo "de retorno", ya que el diferencial hipoidal se encuentra ubicado entre el embrague y la caja propiamente dicha. La carrocería es integral (portante), y las suspensiones son fuera de lo común, ya que en cada una de las cuatro ruedas se emplea un brazo arrastrado. Este brazo trabaja con un movimiento circular, y su desplazamiento, es resistido por un elemento de caucho contenido dentro de un tubo metálico.

El sistema viene a ser entonces el equivalente de la barra de torsión transversal (estilo Volkswagen, Rastrojero, Porshe, etc.), usándose un cartucho de goma en lugar de la barra metálica. No conocemos el resultado práctico de esta suspensión, pero las ventajas teóricas del caucho son interesantes, ya que los sistemas elásticos que emplean este material tienen la virtud de que, al irse comprimiendo, se endurecen, vale decir, que su resistencia es proporcional a la carga a que se somete el vehículo. Las suspensiones metálicas no ofrecen esta ventaja; de ahí que se empleen suspensiones auxiliares con bochas de goma (Aerostable), suspensiones neumáticas (Cadillac, Mercedes, etc.), y suspensiones con caucho como único elemento elástico (Morris Mini-Minor y Mazda).

Los semiejes de propulsión del tren trasero tienen dos crucetas cada una, ya que el tipo de suspensión que emplea el Mazda mantiene las ruedas verticales en todo momento. Los frenos son hidráulicos en las cuatro ruedas, freno de mano mecánico sobre las ruedas traseras, las que, al igual que las delanteras, llevan rodado 4,80 x 10 ELP (presión extra baja).

TRES RUEDAS

La misma unidad motopropulsora del 360 es empleada también en el camioncito de tres ruedas KTBA 43. En este caso el motor va montado en el centro del vehículo, inmediatamente detrás de la cabina, y propulsa las dos ruedas traseras por medio de un diferencial. La única rueda delantera es directriz. La carrocería es única, estilo pick-up, ofreciéndose la opción de dos motores; uno el ya comentado 360 de la cupé, el otro similar pero de mayor cilindrada (577 c.c.). Las potencias son, respectivamente, de 11 y 20 HP; se observará que la versión comercial del motorcito 360 tiene una puesta a punto menos exprimida que la versión de automóvil.

Mientras que la rueda delantera directriz está suspendida con resortes espirales, la suspensión trasera se efectúa por medio de elásticos laminares (ballestas). El rodado es 5.20 x 12, 4 telas adelante, 6 telas atrás. Frenos hidráulicos, caja de tres velocidades, velocidad máxima 65 kilómetros por hora (75 con motor 577 c.c.), y carga útil 350 kilos con 360 c.c. y 500 kilos con 577 c.c.

El mismo motor enfriado a aire de 360 c.c. se aprovecha también para una "micro-pick-up" de cuatro ruedas convencionalmente dispuestas; se complementa con una "kombi", y ambos vehículos comparten el hecho de que el motor, trasero en la cupé, sea delantero en este caso, con eje cardánico y transmisión convencional (Hotchkiss-drive con ballestas de suspensión). Los modelos B360, pick-up y "kombi", tienen 13 HP, vale decir, una puesta a punto intermedia del motor. Carga útil, 350 kilos, y velocidad máxima, según catálogo, 67 kilómetros por hora.

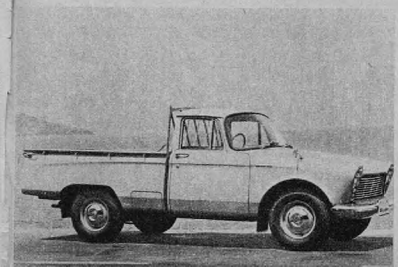
1100 Y 1500

Existe también una serie de vehículos comerciales con motores enfriados a agua, de cuatro cilindros, en dos versiones de cilindrada —1139 y 1484 c.c.— respectivamente. En este caso hay una sola puesta a punto para cada motor, 46 y 60 HP para el 1100 y el 1500, respectivamente. Estos motores son frontales y se ensamblan con cajas de velocidades de estilo convencional, ejes cardánicos y diferenciales de tipo normal.

Los modelos 1100-1500 pueden tener tres o cuatro ruedas; los de cuatro son de estructura convencional, los de tres tienen el motor detrás de la cabina, pero aparte de ese detalle la tracción es del tipo normal. Ambas series se ofrecen con una amplia variedad de carrocerías, abiertas y cerradas, volcadores, furgones, chatas, camas especiales, etc. Por otra parte, hay una serie (D1100, D1500) de "camiones livianos" (el 1100 transporta una tonelada de carga útil, el 1500 transporta dos) y una pick-up "dual" (B1500) de 1.000 kilos, con el motor 1500 y una cabina que lo habilita para el uso como auto particular. Alcanza 110 kilómetros por hora, según catálogo, y tiene una caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas excepto la 1ª, y por lógica, la marcha atrás.

El cuadro fabril de la empresa Mazda es complicado, ya que emplean cuatro motores distintos con seis variedades de puesta a punto, intercambiándolos en el autito y en diversos vehículos comerciales; pero procediendo de esa forma, logran una interesante racionalización que permite al comprador seleccionar su vehículo según su real necesidad, sin por ello complicar grandemente el problema de service y mantenimiento de stocks de repuestos por parte de concesionarios.

No conocemos la reputación de la marca en el Japón ni en sus mercados de ultramar, pero podemos adelantar que la línea ofrecida, tal como aparece en el papel, es atrayente y lógica. Y nos gustaría mucho poder testear una cupé Mazda 360 con transmisión automática. Debe de ser una experiencia completamente distinta en manejo... *



ELLOS CONFIAN EN USTED...

CONFIE USTED EN F.I.N.C.A.

Por ello, Ud. debe saber que, al reiniciar nuevamente sus actividades como empresa de ahorro y préstamo para la vivienda, con su plan

"UN HOGAR PARA CADA FAMILIA"

F.I.N.C.A. y Calicanto

Sociedad Anónima Argentina de Ahorro y Crédito

APORTA UNA SOLUCION REAL Y EFECTIVA A SU PROBLEMA

EN CUALQUIER LUGAR DE LA REPUBLICA

SUSCRIBASE AL PLAN DE AHORRO Y CREDITO "UN HOGAR PARA CADA FAMILIA"

- por ser la PRIMERA Y UNICA firma con experiencia en el sistema en todo el territorio argentino, como lo acreditan sus 20.000 adherentes anteriores.
- por la seriedad de su trayectoria comercial de más de 25 años.
- por su OBRA CUMPLIDA al construir el Barrio Beccar, la ciudad-Jardín "Lomas del Palomar" y más de 10.000 viviendas levantadas a lo largo del territorio argentino.
- por la garantía REAL Y EFECTIVA de su sólido patrimonio físico.

VENTAJAS

- Ud. fija la cuota. Percibe interés por su ahorro.
- En cualquier momento puede desistir de la operación recuperando sus aportes con los intereses capitalizados y participación de utilidades.
- Recibe el préstamo por el 100 % de su operación. Lo aplica en cualquier lugar de la República, y mediante un índice contractual su dinero está a cubierto de la inflación.

RECUERDE: FINCA HA DADO YA MAS DE 10.000 VIVIENDAS AL PAIS

para: comprar viviendas nuevas y existentes — adquirir negocios, industrias con vivienda y terrenos — efectuar refecciones o ampliaciones

AFINQUESE EN F.I.N.C.A.

envíe este cupón

FINCA S.A. San Martín 501 - Capital

Solicito sin compromiso de mi parte el envío de un representante a fin de informarme sobre el plan de ahorro "UN HOGAR PARA CADA FAMILIA".

Nombre .....

Dirección .....

Localidad .....

INSTITUTO TECNICO INTEGRAL PARA EL FOMENTO DE PRESTAMOS Y AHORROS

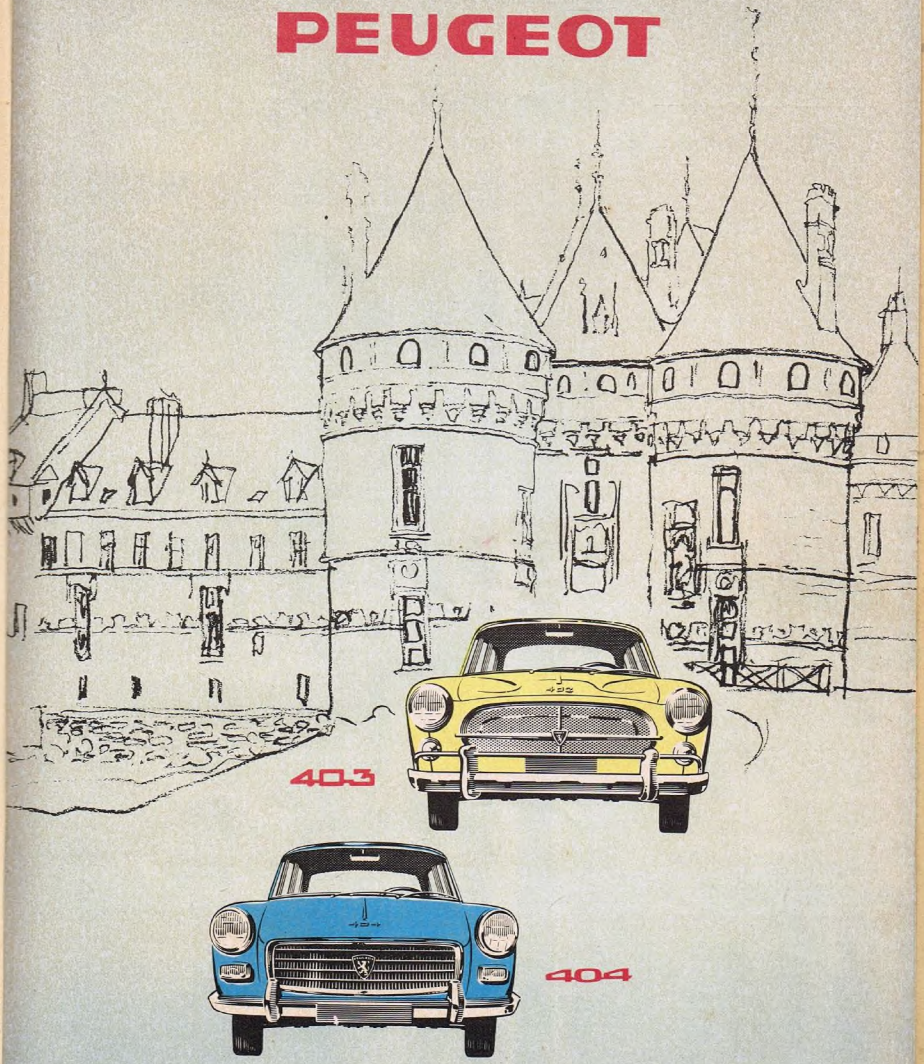
En la promoción y asesoramiento técnico-legal.

F.I.N.C.A.

NECESITAMOS PRODUCTORES Y REPRESENTANTES EN EL INTERIOR POR CARTA O PERSONALMENTE DE 15 A 19 HORAS

https://argentoteca.blogspot.com

PEUGEOT



la calidad que no se discute

Esta es la etapa final de nuestro viaje a Ushuaia por la Ruta 3, iniciado en Bahía Blanca. Para cumplirla, tendremos que bordear toda la costa sur de la Patagonia y pasar a Chile, cruzando el Estrecho de Magallanes desde Punta Arenas a "la isla". Tal como lo hicimos hasta ahora, seguiremos guiándonos por la marcación kilométrica de la Ruta 3, salvo en el tramo que se refiere por el territorio chileno, en que nos atendremos a nuestra propia estimación del kilometraje.

Puerto Deseado - San Julián: 307 kms.

Para volver a empalmar desde Puerto Deseado con la Ruta 3 hay que recorrer 130 kms. por la Ruta 282, que se inicia en la estación Tellier, a 17 kms. de dicha ciudad sobre la Ruta 281. Vale decir, que es necesario salir de Puerto Deseado por donde entramos, hasta el empalme con la Ruta 282. Durante, pues, la salida desde Puerto Deseado, iniciando prácticamente esta etapa en la mencionada estación Tellier.

KMS. (Prog.)		KMS. (Parcial)
	PUERTO DESEADO. Salida por Grnl. San Martín hasta Comodoro Py. Doblar a la derecha y seguir por esta calle, cuya continuación es la Ruta 281.	0
	Estación. Tellier. A la izquierda, Ruta 282. El camino es de ripio, en buen estado, salvo algunos tramos donde está suelto, formando camellones. El terreno ondulado determina algunos tramos de camino sinuoso.	17
66	Der. Ruta "m". a Antonio de Biedma. Cañadón Paso Gregores. Precaución: empieza camino sinuoso.	66
72	Puente Río Deseado. Destacamento Policial Sgto. Aguirre.	72
81	Fin del camino sinuoso.	81
131	Izq. acceso a Bahía Laura.	131
127	Destacamento Policial Laura.	127
130	2.122 Paraje Tres Cerros. Izquierda: se retoma Ruta 3. (A partir de aquí, seguiremos dando el kilometraje progresivo de la Ruta 3).	130
142	2.134 Precaución. Camino sinuoso con curvas rerradas. Marche despacio y toque bocina en las curvas.	142
151	2.143 Tres Cruces. Sigue el camino sinuoso.	151
157	2.149 Der. acceso al destacamento policial Tres Cerros.	157
167	2.159 **Florida Negra.** Surt. YPF. Bar. Restaurante.	167
173	2.165 Atención: tramo muy pocoso y sinuoso.	173
175	2.167 Sigue recto. Se advierte en esta zona la falta de adecuada señalización.	175
191	2.183 Precaución: tramo de camino sinuoso.	191
198	2.190 Cuesta Manantiales. Camino sinuoso durante 1 Km.	198
226	2.218 Destacamento policial El Salado. Servicio de radiogramas	226
249	2.241 Cuesta Mata Grande. Atención: faldeo en bajada. Camino sinuoso. Toque bocina en las curvas.	249
252	2.244 Termina el camino sinuoso.	252
307	2.299 **SAN JULIAN.** Entrada por Av. San Martín hasta la costanera, que bordea toda la ciudad. Encontrará nafta en Mitre y Piedrabuena: Surtidor de YPF. Hay también taller mecánico y gomería.	307
	San Julián - Río Gallegos: 646 Kms.	
0	2.299 SAN JULIAN. Salida por Av. San Martín hacia el oeste, hasta empalme con Ruta 3. Doblar a la izquierda.	0
1	2.300 Der.: Aeropuerto.	1
3	2.302 Der.: Ruta 28, a Gobernador Gregores 218 Kms.	3
29	2.328 Cuesta Florida Blanca. Tramo de camino sinuoso.	29
101	2.400 Río Chico. Cuesta Río Chico. Despacio. Camino sinuoso. Toque bocina en las curvas.	101
140	2.439 Cuesta Piedrabuena. Camino sinuoso 2 kms. Precaución en el faldeo en bajada.	140
144	2.443 Der. **Las Piedrabuena.** Drlegac. ACA. Surt. YPF. 144 YPF. Taller mecánico. Gomería. Hospital. Si lo desea, puede detenerse a almorzar aquí, en los Hoteles Argentino o Internacional, o bien seguir hasta Puerto Santa Cruz. Para salir, tome por la calle Belgrano hasta el empalme con la Ruta 288, y doble a la izquierda.	144
159	2.458 Río Santa Cruz. Atención: después de la curva, puente angosto.	159
160	2.459 Cuesta La Suerte.	160
170	2.469 Empalme Ruta 288. Camino Santa Cruz - Tres Lagos. A la izquierda se sigue a Santa Cruz: 33 Kms. El camino, de ripio, va por una hondonada, bordeado de cerros bajos, hasta llegar a la ciudad. En Santa Cruz: Taller mecánico. Gomería. Surt. YPF. (cierra a mediodía).	170
191	2.490 Ruta 289: de Santa Cruz a Monte León. Cuesta Monte León. Camino sinuoso: 12 kms.	191
225	2.524 Der. Ruta 290, de Monte León a Río Bote.	225
254	2.553 Cañadón de las Vacas.	254
280	2.579 Hotel Lemarchand. Surt. YPF. Bar. Eventualmente, restaurante.	280
286	2.585 Cuesta Lemarchand. Despacio: faldeo en bajada.	286
306	2.505 Cuesta Coyle. Despacio. Faldeo en bajada.	306
311	2.610 Ing. Ruta "g" a Puerto Coyle.	311
314	2.613 Atención: puente angosto.	314

PARABRISAS Nº 23

Servicio Técnico

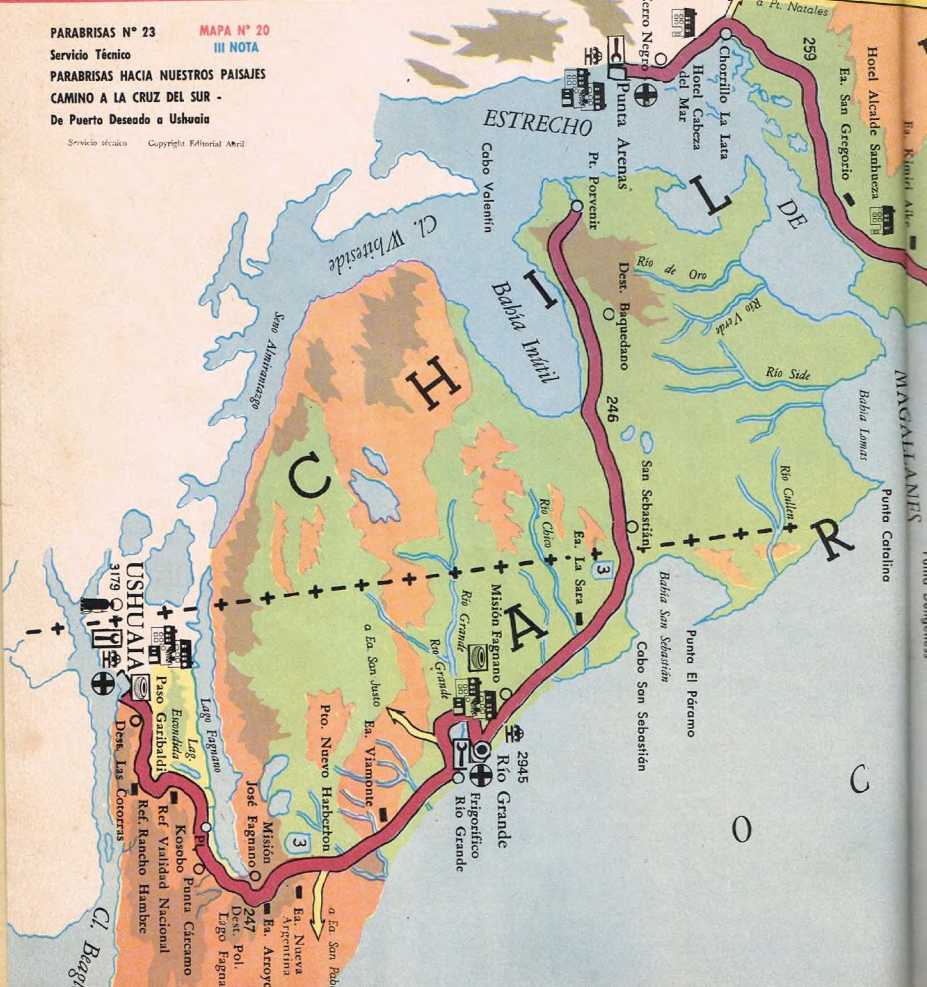
PARABRISAS HACIA NUESTROS PAISAJES

CAMINO A LA CRUZ DEL SUR -

De Puerto Deseado a Ushuaia

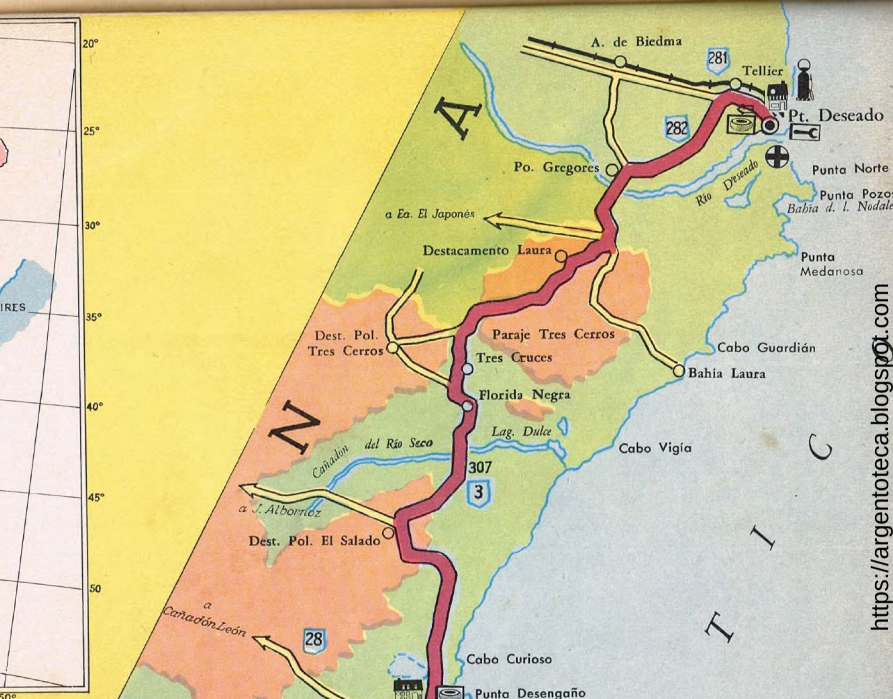
MAPA Nº 20
III NOTA

Servicio técnico — Copyright Editorial Abril



https://argentoteca.blogspot.com

E
E
N
T
G
A
N
O
A
T
L
E
A
N
O
MAGALLANES
Ea. Kimiri Aike
Retén Punta Delgada
Ea. Monte Aymond
Monte Aymond
Río Chico
Guer Aike
Chumen Aike
RIO GALLEGOS
P. Bustamante
2733
Río Coig
Ea. Coy Aike
Punta Norte
Pt. Coig
Punta Montes
446
Hotel Lemarchand
Cñd. de las Vacas
Bahía Grande
Isla Monte León
Paraje Monte León
Río Santa Cruz
Conte. Luis Piedrabuena
Pt. Santa Cruz
Punta Dungeness
Cabo Vírgenes
40
3
288



https://argentoteca.blogspot.com

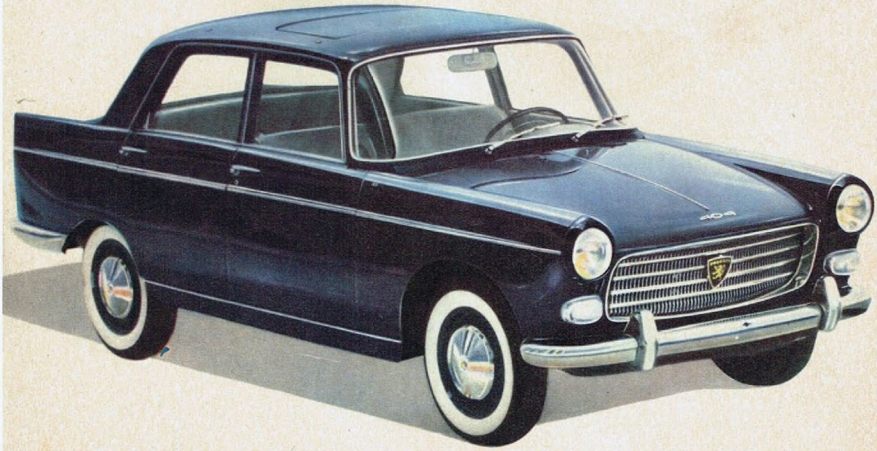
DURABILIDAD

es durabilidad europea

PEUGEOT 403 y P
ahora fabricados
bles... sobrios y e
PEUGEOT 404, co

PEUGEOT 403

Motor de extraordinaria potencia. • Frenos absolutamente seguros. • Ventilador electromagnético automático. • Climatización de regulación triple. • Amplio y lujoso tablero, protegido por un espeso burlete anti-choque. • 4 puertas. • Cómodos asientos para 5 personas. • Techo metálico corredizo de cierre hermético. • Asientos delanteros que se transforman en cómodas cuchetas.



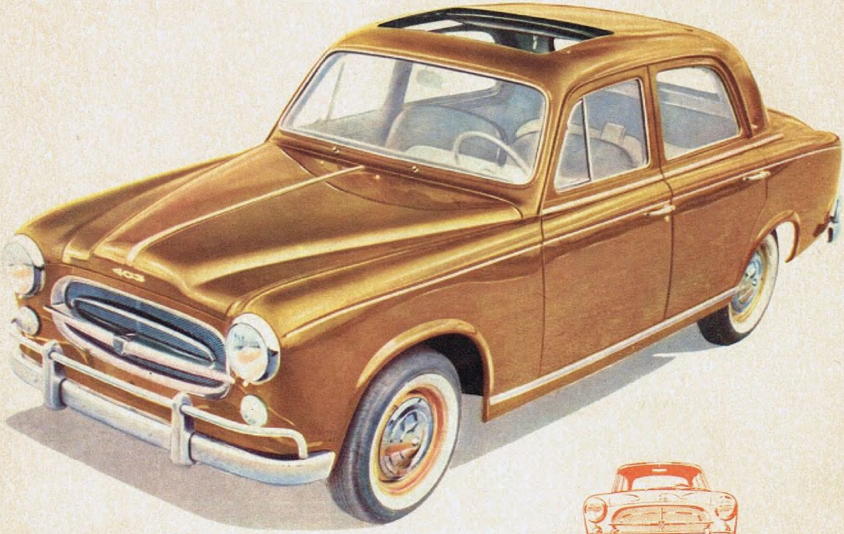
P

Motor "S
cia. • For
zación de
blero, pro
de cauch
nas. • Ta
tálico cor
sión pano
90°. • Ba

D.A.P.A.S.A. DISTRIBUIDORA AUTOMOVILES PEUGEOT ARGENTINA COMERCIAL E INDUSTRIAL S.A. -

AD PEUGEOT

403 y PEUGEOT 404. Con el prestigio que distingue a las marcas europeas, icados en la Argentina. Preferidos por el gran mundo... amplios y confortarios y elegantes... de líneas clásicas que no pasan de moda. PEUGEOT 403 y 404, construídos para durar más, con la calidad que no se discute.



PEUGEOT 404

Motor "Supercuadrado" de extraordinaria potencia. • Fortísima carrocería monocasco. • Climatización de regulación triple. • Amplio y lujoso tablero, protegido por un espeso burlete anti-choque de caucho. • Cómodos asientos para 5/6 personas. • Tapizado elegante y suntuoso. Techo metálico corredizo de cierre hermético. • Amplia visión panorámica. • Las 4 puertas se abren a 90°. • Baúl de excepcional capacidad.

AL S.A. - PASEO COLON 1070 - T.E. 34-7560/7569 - 30-3807 - BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL CAMION

SCANIA VABIS

Numerosos lectores han reclamado la presentación de camiones en la sección "Aquí está el..." atendiendo a esos pedidos, Parabrisas, inicia en este número un nuevo servicio para el laborioso gremio de nuestras rutas.

SCANIA VABIS

Un buen camión debe satisfacer grandes exigencias para que pueda ser considerado como tal. Su diseño debe responder a las necesidades propias de trabajos duros como el transporte de cargas pesadas. Y, al mismo tiempo, debe ser económico, seguro y fácil de conducir. Deberá ser fuerte, robusto, vigoroso, pero no pesado; potente y al mismo tiempo ágil y sensible al comando del conductor. Dentro de estas líneas generales podemos ubicar a la máquina sueca Scania Vabis. Señalemos que se conjugan armónicamente la reconocida calidad del acero sueco, una mano de obra altamente calificada y una industria caracterizada por su precisión como lo es la nórdica.

EL FACTOR HUMANO

El factor humano es primordial en el transporte. El camión debe marchar día y noche; por tanto, el personal deberá contar con comodidades que tornen su trabajo seguro. En el modelo 75 que presentamos, este aspecto ha sido muy cuidado. Debe tenerse en cuenta que la utilidad de un camión guarda relación directa con la pericia del conductor y su capacidad de lograr el más alto rendimiento de su máquina. La máquina que presentamos ofrece una particularidad muy estimable: la cabina y el capot forman un conjunto dotado de una suspensión especial, merced a la cual resultan independientes de los movimientos del bastidor, proporcionando una conducción libre de ruidos y vibraciones. La torsión del conjunto es de hasta 10°.

Un sistema eficaz de ventilación y calefacción mantiene abrigada la cabina en invierno y fresca en verano. El piso es de cierre hermético.

La iluminación consta de luces intermitentes delanteras y traseras.

Es fácil de manejar merced a su amplio ángulo de viraje; la dirección puede facilitarse como equipo suplementario en la forma de una dirección hidráulica con una bomba hidráulica directamente accionada. Los pedales se accionan con un movimiento del pie usando el tobillo como eje, a diferencia del antiguo movimiento de empuje con toda la pierna. El asiento, amplio y de diseño anatómico, tapizado, es articulado y puede adaptarse a las necesidades de cada conductor.

Se proveen dos modelos de cabina: una, con 1450 m.m. de luz equipada con dos camas, y otra de 1083 m.m., sin camas; ambas son espaciosas.

EL MOTOR

Desde 1936 Scania Vabis equipa sus máquinas con motores diesel. En cinco lustros ha desarrollado un motor robusto y potente, al mismo tiempo que económico; sus principales características son: Tipo D10 de 4 tiempos, diesel con inyección directa; 165 CV a 2.200 r.p.m.; par motor a 1.200 r.p.m.: 63 kgm. Seis cilindros de 127 mm. de diámetro por 135 mm. de carrera, con una cilindrada total de 10,26 litros.

La prolongación de la vida útil del motor llevó a desarrollar un sistema de válvulas cuyas piezas sujetas a desgaste son intercambiables; las cabezas y los asientos de las válvulas, fabricados en aleaciones especiales, son de larga duración.

Un diseño especial de las lumbreras de admisión imprime al aire que entra un fuerte movimiento rotatorio, posibilitando una mejor mezcla de combustible y aire lo que mejora la combustión. La cabeza del cilindro posee un dibujo que complementa la acción rotatoria impresa al aire por la lumbrera de admisión.

La lubricación es forzada; en el fondo del cárter hay un filtro purificador centrífugo; una bomba lo toma del fondo del cárter y lo envía a un pequeño depósito lateral, desde donde pasará, a través de conductos practicados en las distintas partes: bielas, muñones, bancadas, excéntrico de las levas, etc.

El sistema eléctrico del Scania Vabis L 75 es de 24 voltios. Sus baterías tienen una capacidad de 152 A. El generador tiene un rendimiento de 300 V., cifra estimable que suple bien las necesidades de reposición de fluido; el motor de arranque es de 6 CV., provee potentes faros delanteros y traseros.

TRANSMISION

Arranca en el cigüeñal, desde donde la potencia pasa por el embrague, caja de velocidades, árbol de transmisión (o cardan), diferencial (tren o puente trasero) palieres y ruedas.

La caja de cambio es de cinco velocidades sincronizadas. El diseño de cada una de sus partes permite efectuar los cambios con gran facilidad, tanto en las altas como bajas velocidades. Métodos de precisión fueron utilizados para el asentamiento de los engranajes, persiguiendo con ello obtener una marcha silenciosa y una duración larga.

Las relaciones de marcha son: en primera 7,70:1; segunda 4,35:1; tercera 2,48:1; cuarta 1,47:1 y quinta 1:1. En cuanto a la marcha atrás, tiene una relación de 7,14:1. Podrá apreciarse por las relaciones antedichas que el Scania Vabis 75 es un camión veloz; como dicen sus usuarios, en igual tiempo pueden transportar a más distancia.

Para casos de transportes sobre terrenos muy quebrados, o para grandes exigencias, puede obtenerse una caja de cambio auxiliar. Es una caja separada de dos velocidades, que en baja, la fuerza de tracción es aumentada en un 40 %. Las relaciones de marcha son: en directa 1:1 y en baja 1,40:1.

DIFERENCIAL O PUENTE TRASERO

El L 75 tiene un potente puente trasero, cuyo cárter es de chapa de acero estampado y soldado. El núcleo del diferencial es una versión standard del tipo de simple reducción y de construcción sólida.

Para los transportes más pesados y difíciles, trabajo en minas, volquetes, en bosques, etc., puede equiparse con un diferencial especialmente potente, con un engranaje de doble reducción.

Las relaciones de los engranajes del diferencial son las siguientes: Para los engranajes cónicos 1,92:1 y 1,92:1; para los rectos 3,07:1 y 2,56:1; siendo la relación final de 5,91:1 y 4,93:1.

FRENOS

De aire comprimido y aplicación directa. Lo integra un compresor de dos cilindros refrigerado por agua y directamente accionado, con 520 litros por minuto. Posee toma de aire comprimido para inflar los neumáticos. La tubería es inoxidable con accesorios de caucho.

Las medidas del freno son: Eje delantero 1500 cm². de superficie de frenaje; eje propulsor 3000 cm².; total: 4.500 cms². Como equipo suplementario se puede obtener un freno de escape, que consiste en una válvula mariposa, que bloquea la salida en el tubo de escape. Al aplicar este freno la bomba de inyección cesa de alimentar combustible; por un sistema de acoplamiento mecánico a varillas y articulaciones como al embrague, lo que hace que la válvula se abra al colocarse una marcha u oprimir el acelerador.

RUEDAS

Las ruedas son de disco enteramente soldadas ancladas a pernos. La dimensión de llantas es de 7,50x20" con una profundidad de embutido de 160 mm.; los neumáticos son de 11x20".

ELASTICOS

Pese a que los elásticos son anchos y gruesos, su longitud adecuada les confiere adecuada elasticidad. Las hojas semielípticas son de acero al silicio-manganeso de una anchura de 89 mm., teniendo las delanteras 1350 mm. y las traseras 1520 mm. de largo. Los pernos de los elásticos, mediante retenes, mantienen la articulación lubricada, determinando un mejor funcionamiento.

Tanque de combustible: 130 litros.

CAPACIDAD DE CARGA

El Scania Vabis viene al país en su versión de dos ejes. Las sencillas líneas de su bastidor permiten la instalación de cualquier tipo de carrocería. Cierta flexibilidad torsional reduce los esfuerzos sobre las piezas acopladas al bastidor; esto permite llevar pesadas cargas en terrenos difíciles.

DIMENSIONES DEL CHASIS

Dimensiones (en mm.)	L 7538	L 7542	L 7546	L 7550	L 7554
A Distancia e/ejes	3800	4200	4600	5000	5400
B Longitu. d/chasis	6300	6800	7500	8100	8600
C Distancia entre eje delantero y parte trasera de la cabina	1540	1540	1540	1540	1540
D Distancia entre parte trasera cabina y eje propulsor	2260	2660	3060	3460	3860
E Saliente delante.	1350	1350	1350	1350	1350
F Saliente trasera	1150	1350	1550	1750	1850
H Altura del chasis con l/cabina	2545	2545	2545	2545	2545
K Ancho total, neumáticos 11x20"	2345	2345	2345	2345	2345
X Trocha delanter.	1900	1900	1900	1900	1900
Y Trocha trasera	1740	1740	1740	1740	1740
Peso del chasis (en Kis)* Delantero	3180	3216	3255	3290	3315
Trasero	2090	2105	2110	2115	2160
Total de peso	5270	5320	5365	5405	5475

* En orden de marcha, con cabina y neumáticos de 11x20" (con ruedas de rayos) pero sin carrocería ni conductor.

https://argentoteca.blogspot.com

La distancia entre la parte trasera de la cabina y el centro del eje delantero es corta (en el modelo sin camas es de 154 cms y en el con camas 191 cms); permite una distribución ventajosa de la carga entre el eje delantero y el puente trasero, gracias a lo cual se obtiene mayor capacidad de carga.

COSTOS DE EXPLOTACION

Los importadores y representantes en nuestro país de los camiones y ómnibus Scania Vabis, J. Vázquez Iglesias S.A., han realizado un trabajo de investigación de costos de explotación y mantenimiento del camión, cuyas partes principales damos seguidamente.

Sigue una estimación de costos de explotación según actual valor de un camión Scania Vabis con acoplado, excluyendo expresamente: gastos generales, seguros, gastos administrativos, gastos de personal, patentes e imprevistos. Cada transportista sumará los gastos que se excluyen y los dividirá por el número de kilómetros promedios de cada mes, obteniendo así el costo total.

MANTENIMIENTO

Cada 2.500 kms. Camión	m$n.	Costo Km.
Cambio de aceite motor	1.180	
Control bomba de inyección	77	
Control y ajuste de correas	100	
Limpieza filtro de aire	127	
Limpieza filtro aire de compresor	66	
Equipo:		
Engrase general	700	
Lavado y mecánica ligera	1.000	
	3.250	1,3000

Cada 10.000 kms. Camión:		
Limpieza y control filtros y sistema combustible	282	
Regular embrague	80	
Control baterías	200	
Equipo:		
Regular frenos y limpiar filtros	400	
Control tuercas de ruedas	200	
	1.162	0,1162

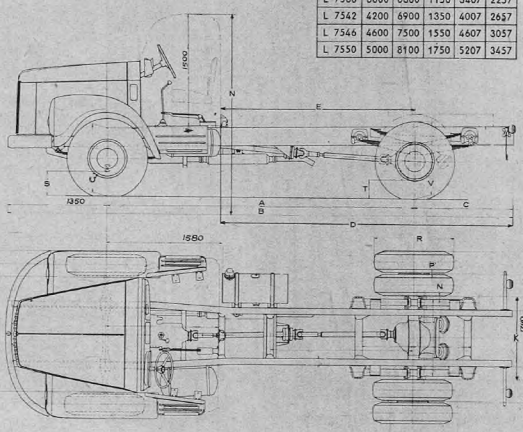
Cada 30.000 kms. Camión	m$n	Costo km.
Limpieza filtro interior de aceite	200	
Cambio de aceite caja de velocidades	593	
Cambio aceite diferencial	810	
Cambio de aceite caja de dirección	151	
Equipo:		
Control sistema eléctrico	800	
	2.554	0,0851

Cada 60.000 kms. Camión	m$n	Costo km.
Limpieza de radiador	350	
Equipo:		
Control ruedas y cambio de grasa	1.800	
Inspecc. sistema de frenos	2.500	
	4.600	0,0775

REPARACIONES

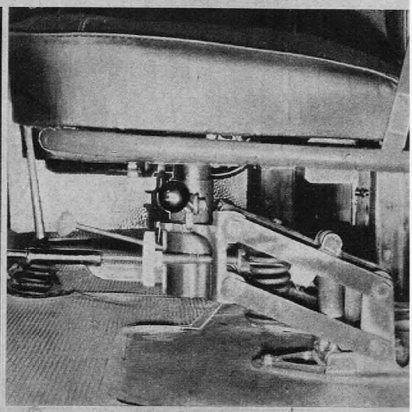
Total vida útil 1.000.000 kms. Camión	m$n	km.
2 ajustes de motor a pesos 190.000 cada uno	380.000	
3 ajustes de embrague a pesos 16.000 cada uno	48.000	
Reparación caja velocidades	110.000	
Reparación de cardanes	73.500	
2 cambios de baterías a pesos 15.000 cada una	30.000	
3 cambios cintas de frenos y otros repuestos	59.100	
Reparaciones suspensión	100.000	
Reparaciones sistema eléc.	25.000	
Cambio rulemanes ruedas	60.000	
Reparaciones menores varias	70.000	
	956.100	0,9561

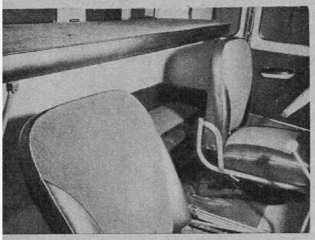
TIPO	A	B	C	D	E
L 7538	3800	6300	1150	3407	2257
L 7542	4200	6900	1350	4007	2657
L 7546	4600	7500	1550	4607	3057
L 7550	5000	8100	1750	5207	3457



GOMAS	RUEDAS	H	K	N	P	R	CARGA EN EL EJE	S	T	U	V	X	Y	Z
10.00 - 20"	7,5" × 160	2334	1146	56,5	46	1050	CHASIS SIN CARGA			945	1065			2515
							5000 k.g. resp. 10000 k.g.	310	235	910	955	65	165	2455
11.00 - 20"	7,5" × 160	2346	1134	50,5	34	1085	CHASIS SIN CARGA			970	1105			2545
							5000 k.g. resp. 10000 k.g.	325	250	925	985	70	170	2475

Arriba: Un diagrama de las dimensiones del camión Scania Vabis mostrando las distintas variaciones en el modelo que se ofrece para cubrir los necesidades de los transportistas. Derecha: En esta fotografía aparece un detalle del soporte del asiento delantero. Este soporte en forma de paralelogramo deformable sirve de suspensión para el asiento por medio de un respaldo y de un amortiguador hidráulico, para mayor comodidad del conductor. Además tiene un tornillo para variar la altura del asiento, una palanca para permitirle girar el asiento a la derecha o izquierda, para bajar más fácilmente y también se puede graduar la inclinación del respaldo del asiento del conductor.





Arriba: En esta fotografía se puede ver cómo el respaldo del asiento trasero se levanta convirtiéndose en dos literas bastante amplias. Izquierda: Una vista del conjunto de cabina lista para ser colocado en el chasis con torpedo.

AMORTIZACION Y CONSUMO

Total vida útil 1.000.000 kms.			
Precio del chasis con neumáticos	2.100.000		
Estimación precio carrocería camión y acoplado con lonas	200.000		
Precio estimado acoplado con 12 ruedas 11x20 para 14 ton.	833.756	3.133.756	3,1337
Intereses en 30 meses		846.114	0,8461
Neumáticos: juego de 20 de 11x20 a pesos 24.932 cada uno ..	498.640		
13,3 juegos a promedio de 70.000 kms. cu de vida útil		6.631.912	6,6319
Combustible: estimado 30 litros de gas-oil cada 100 kms. a pesos 5 el litro ..		1.500.000	1,5000
Total costo por km. del equipo completo			14,6466

Para tornar aún más sencillo este estudio vamos a dar dos ejemplos. La estimación que antecede del costo del equipo-kilómetro está basada en un camión y acoplado de tres ejes, trabajando en caminos pavimentados horizontales con un peso bruto máximo de 39.100 kilos, a una velocidad media de 50 k.p.h.

Primer ejemplo: Si un equipo efectúa un transporte a 300 kms de distancia y el peso del equipo vacío (tara) es de 14.100 kg. netos, el costo de explotación por tonelada de carga útil transportada, excluidos gastos generales y otros, será:

Peso bruto máximo	39.100	kilos
Peso del equipo vacío	14.100	,,
Carga útil	25.000	,,
Costo equipo-kilómetro	$ 14,6466	
Costo equipo para 300 kms.	$ 4.393,98	

Tenemos entonces lo siguiente:

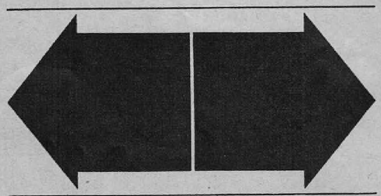
$ 4.393,98 = $ 175,75 por ton. a 300 kms. distancia
25 ton.

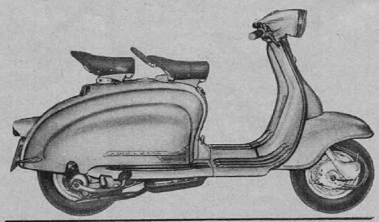
Segundo ejemplo: Si suponemos estimativamente que por los conceptos no tomados en cuenta al establecer el costo de $ 14,6466 por equipo-kilómetro, o sea la suma de gastos generales, seguros, gastos administrativos, gastos de personal, etc., tales conceptos insumen $ 4 por equipo-kilómetro, el costo total del equipo-kilómetro se elevaría a $ 18,6466 y en tal caso el costo por tonelada a que se refiere el primer ejemplo sería éste:

Costo equipo-kilómetro	$ 18,6466
Costo equipo para 300 kms.	$ 5.593,99

$ 5.593,98 = $ 223,75 por ton. a 300 kms. distancia
25 ton.

Reiteramos que estas cifras deberán actualizarse en cada caso; cuando esta nota llegue a los lectores quizá deban ser rehechos todos los cálculos sobre combustibles, lubricantes y otros. *





Siambretta TOTALMENTE IMPORTADA Modelo L. I. 150

https://argentoteca.blogspot.com

COTIZACIONES DE CAMIONES USADOS

MARCAS Y MODELOS	AÑO	CARROZADO	COTIZACIONES	VENTA REAL
ALFA ROMEO				
	1942	con baranda	240.000	
AUSTIN				
	1947	playo	110.000	
	1947	volcador	100.000	105.000
	1947	chasis	90.000	
AUTOAR				
	1956	furgón no integral	170.000	
	1960	furgón no integral	170.000	
	1960	pick-up	180.000	
BAQUEANO				
1000	1958	pick-up	160.000	
1000	1959	pick-up	200.000	
BEDFORD				
	1946	playo	170.000	150.000
	1947	con baranda	160.000	
	1947	furgón no integral	150.000	
diesel	1957	con baranda	320.000	300.000
diesel	1957	volcador	330.000	
diesel	1957	chasis largo	270.000	
naftero	1960	con baranda	450.000	
diesel	1960	con baranda	470.000	
diesel	1960	volcador	530.000	520.000
naftero	1961	con baranda	680.000	
BORGWARD				
B-611	1960	con baranda	250.000	
B-611	1960	furgón no integral-alum.	240.000	
B-611	1961	furgón no integral-alum.	300.000	
B-611	1961	pick-up baranda metal	310.000	
COMMER				
	1947	playo	110.000	100.000
	1957	con baranda		350.000
	1957	furgón no integral	380.000	
CITROEN				
2 CV	1960	furgoneta	170.000	
2 CV	1961	furgoneta		170.000
2 CV	1962	furgoneta	230.000	
CHEVROLET				
	1940	playo	100.000-120.000	
	1940	furgón no integral	120.000	
	1940	furgón no integral		125.000
	1942	playo	160.000	
	1942	furgón no integral	130.000-150.000	
	1946	pick-up	140.000-170.000	
	1946	playo	190.000-220.000	200.000
	1946	con baranda	220.000	
	1946	colectivo (chico)	150.000	
	1946	volcador	170.000-190.000	
	1946	furgón integral	150.000	
Canadiense	1947	playo	150.000	100.000
				110.000
	1947	volcador	165.000-180.000	
	1947	con baranda	150.000	
	1947	colectivo	290.000	
4400	1957	con baranda	320.000	
4400	1957	furgón carnicero	520.000	
4400	1957	volcador	400.000	
5500	1957	volcador	620.000	
6500	1957	chasis	480.000	
	1958	pick-up	380.000	
	1960	pick-up carrozada	340.000	
	1960	furgón integral	450.000	
	1961	pick-up	440.000	
DENNIS				
Jubilant	1957	con baranda	540.000	
DIAMOND 'T'				
	1940	con baranda	110.000	
	1946	playo	120.000	
D.K.W.				
	1961	pick-up	270.000	
	1961	furgón integral	320.000	
DE SOTO				
	1946	con baranda	100.000	
	1946	chasis largo	85.000	
D-500	1957	chasis	280.000	
D-500	1957	playo		350.000
D-100	1960	pick-up	310.000	
D-100	1960	furgón no integral	320.000	
D-400	1960	con baranda	520.000	
DODGE				
	1941	playo	140.000	
	1947	volcador	210.000	
D-400	1957	con baranda	370.000-420.000	
D-100	1960	pick-up	320.000	
D-100	1960	furgón integral	380.000	
D-400	1960	con baranda	450.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	CARROZADO	COTIZACIONES	VENTA REAL
D-400	1960	volcador	530.000	
D-100	1961	pick-up	450.000	
FARGO				
	1942	playo	160.000	
	1946	con baranda	150.000	
	1947	con baranda	150.000	
D-400	1957	con baranda	310.000	
D-400	1957	volcador	470.000	
D-100	1960	furgón integral	350.000	390.000
D-100	1960	pick-up	310.000	
FIAT				
	1946	con baranda	320.000	
	1947	playo	250.000	
	1947	volcador	380.000	
FORD				
Baby	1940	furgón integral	100.000	
	1940	volcador	140.000-180.000	
	1941	playo	120.000	
	1942	playo (3 ejes)	125.000	
	1946	con baranda	180.000-200.000	
	1946	volcador	260.000	250.000
Baby	1947	furgón integral	90.000	
	1947	con baranda	210.000-240.000	
	1947	volcador	320.000	
	1951	pick-up	280.000	
F-600	1956	con baranda	310.000	
F-600	1956	volcador	400.000-430.000	
F-900	1956	con baranda	500.000-560.000	
F-600	1957	con baranda	350.000	
F-900	1957	con baranda	470.000	
F-900	1957	volcador	600.000	
F-100	1960	pick-up	360.000-380.000	350.000
F-100	1960	furgón no integral	430.000	
F-600	1960	con baranda	500.000	
F-600	1960	furgón integral	700.000	
F-100	1961	pick-up	490.000	
F-600	1961	furgón no integral	650.000	
G.M.C.				
	1942	con baranda	120.000-160.000	110.000
	1946	volcador	160.000	
	1947	volcador	210.000-240.000	
Guerrero	1947	volcador	140.000	105.000
INSTITEC				
	1955	pick-up	65.000- 70.000	
			90.000	
INTERNATIONAL				
	1940	playo	120.000	
160	1956	con baranda	320.000	
JEEP				
Willys	1946	pick-up	90.000-100.000	
Ika	1957	pick-up	140.000-160.000	135.000
Ika	1958	carrozado	190.000	
Ika	1960	pick-up	200.000-250.000	190.000
LEYLAND				210.000
	1948	con baranda	200.000	
Comet	1958	playo-con acoplado	850.000	
MERCEDES BENZ				
170	1952	pick-up	130.000	
3500	1953	playo		340.000
3500	1953	con baranda	400.000	
L-312	1961	chasis	700.000	
L-312	1961	con baranda	850.000	
MORRIS				
	1946	playo	130.000	110.000
	1947	playo	120.000-140.000	
	1957	playo	300.000	
	1957	con baranda	330.000	
RASTROJERO				
	1954	pick-up	120.000-130.000	
	1955	pick-up	140.000	
	1956	pick-up	110.000-120.000	
	1957	pick-up	150.000	
	1959	pick-up	170.000	
	1960	rural	230.000	
STUDEBAKER				
	1940	chasis alta y baja		130.000
	1947	pick-up	130.000	
	1947	volcador	230.000	
	1957	con baranda	250.000-300.000	
	1957	volcador	330.000	
	1960	pick-up	300.000	
VOLVO				
	1948	con baranda	280.000	
	1961	playo	240.000	
Titan 398	1956	chasis	850.000	

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Actualmente la plaza de automotores se encuentra estacionaria en lo que respecta a ventas, motivada por la alarmante iliquidez monetaria.
Se nota una acentuada alza en los precios de los automotores pequeños y medianos; con respecto a los automotores grandes los precios continúan sin variantes, acusando bajas en algunas marcas.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	100.000 - 125.000	
12 HP.	1947	130.000	
10 HP.	1949	130.000	
AUTOAR			
Sedan	1958	170.000 - 190.000	
Rural	1959	200.000 - 220.000	180.000
Rural	1960	200.000	
BERGANTIN			
	1960	280.000 - 320.000 - 340.000	
		350.000	
	1961	400.000	380.000
BORGWARD			
Isabella	1956	320.000 - 340.000	
Isabella	1957	330.000	
Isabella	1958	400.000	320.000
Isabella	1960	430.000 - 450.000	410.000
Isabella	1961	480.000 - 510.000	
BUICK			
Coupé sedan	1940	135.000	
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1941	150.000	
Súper	1946	180.000 - 200.000	
Coupé convertible	1947	230.000	
4 puertas	1947	170.000 - 220.000	
Coupé convertible	1948	240.000 - 250.000	
4 puertas	1949	270.000 - 280.000 - 300.000	
Special	1955		650.000
4 puertas	1955	470.000 - 490.000 - 510.000	
Súper	1957		850.000
Electra	1959	970.000	
CADILLAC			
Coupé sedan	1940	130.000	
4 puertas	1942	170.000	
4 puertas	1946	200.000	
4 puertas	1947	250.000 - 270.000	
Coupé sedan	1948	230.000	
4 puertas	1950	370.000 - 390.000	
4 puertas	1951	360.000 - 380.000	
Coupé convertible	1954	480.000	
El Dorado	1957	710.000	
Fleetwood	1958	810.000	
Coupé De Ville	1959	950.000	
CITROEN			
4 puertas	1940	100.000 - 110.000	
11 ligero	1947	150.000	150.000
11 ligero	1951	200.000	
11 ligero	1954	220.000	
2 CV (import.)	1958	170.000 - 200.000	
Rural	1959	230.000	
2 CV	1960	180.000 - 210.000 - 220.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
CHEVROLET			
Coupé sedan	1940	180.000	
4 puertas	1940	210.000 - 220.000	180.000 - 215.000
Coupé sedan	1941	180.000 - 220.000	250.000
4 puertas	1941	220.000	240.000
4 puertas	1942	220.000	
Coupé sedan	1946	270.000	
4 puertas	1946	230.000 - 240.000 - 270.000	265.000
		280.000	280.000
4 puertas	1947	270.000 - 300.000	290.000 - 300.000
			310.000
Fleetline	1947	300.000 - 340.0000	
4 puertas	1948	270.000 - 280.000 - 310.000	
Coupé sedan	1950	350.000 - 410.000	380.000
4 puertas	1950	370.000 - 430.000	320.000
4 puertas	1951	360.000 - 380.000 - 410.000	390.000
		420.000	415.000
	1953	430.000 - 460.000	
4 puertas	1954	500.000	470.000
4 puertas	1956	540.000 - 570.000	560.000
Bel Air			600.000
Rural	1957	650.000	
Bel Air	1958	780.000	770.000
Impala	1959	880.000 - 910.000	
400	1962	720.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1940	140.000 - 150.000	
4 puertas	1947	150.000 - 190.000	145.000
4 puertas	1949	200.000 - 250.000	
Coupé sedan	1951	330.000	
4 puertas	1951	300.000	
CISITALIA			
750	1958	210.000	
850	1961	470.000	
DE CARLO			
600	1959	140.000 - 170.000	
600	1960	180.000 - 200.000	
700	1960	190.000 - 210.000 - 230.000	200.000
DE SOTO			
4 puertas	1940	160.000 - 180.000	
4 puertas	1942	200.000	
4 puertas	1946	270.000	
2 puertas	1947	190.000	
4 puertas	1947	240.000 - 270.000	255.000
Coupé sedan	1951	310.000	
4 puertas	1951	280.000 - 340.000	
Firesweep 4 puerto	1958	700.000	
D.K.W.			
2 puertas	1940	90.000	
Coupé 3 - 6	1956	250.000 - 270.000	280.000
1000 2 puertas	1957	280.000	
1000 4 puertas	1957	270.000 - 320.000	
1000 4 puertas	1960	300.000 - 340.000 - 370.000	

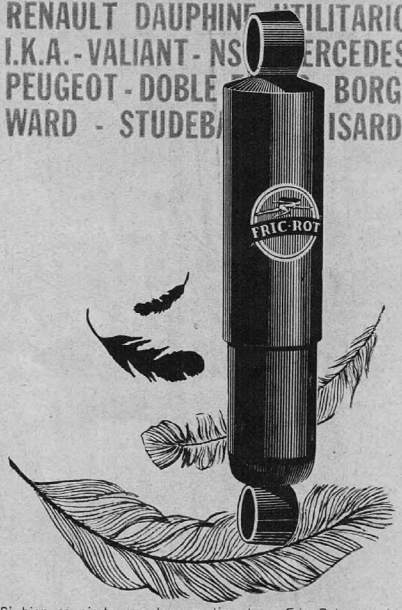
https://argentoteca.blogspot.com

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
DI TELLA			
1500	1960	330.000 - 350.000 - 370.000	
1500	1961	380.000 - 400.000	
DODGE			
4 puertas	1940	150.000	
4 puertas	1941	170.000 - 190.000	
2 puertas	1947	230.000 - 260.000	
4 puertas	1947	250.000	265.000
Coupé sedan	1951	320.000	
4 puertas	1951		340.000
Custom	1958	620.000	
Rural	1959	780.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	130.000	
Ika	1957	190.000 - 230.000 - 250.000	180.000
Ika	1958	260.000	
Ika	1958	240.000 - 260.000 - 280.000	250.000
Ika	1959	280.000 - 300.000	
FIAT			
Topolino	1940	80.000 - 100.000	70.000
Topolino	1947	120.000	
1100	1947	100.000 - 130.000 - 140.000	
1400	1951	140.000	
Rural 1100	1954	150.000	
1400	1954	210.000 - 230.000	
1400	1955	260.000	210.000
1900	1955	250.000	
1100	1956	250.000	
500	1958	160.000	
600	1958	200.000 - 220.000	180.000
1100	1958	190.000 - 210.000 - 280.000	265.000
1200	1959	280.000	310.000
600	1959		180.000
600	1960	200.000 - 230.000 - 250.000	220.000
1100	1960	290.000	
1200 Rural	1960	530.000	
750	1961	230.000 - 250.000	
1100	1961	340.000 - 370.000 - 390.000	360.000
FLYNG STANDARD			
2 puertas	1947	120.000	
4 puertas	1947	140.000 - 160.000	
FORD			
Baby	1940	100.000	
4 puertas	1940	160.000 - 180.000 - 210.000	
Coupé sedan	1941	180.000	
4 puertas	1941	170.000 - 190.000 - 210.000	
Baby	1946	100.000 - 130.000	
2 puertas	1946	290.000 - 320.000	290.000
4 puertas	1946	250.000 - 270.000	
Rural	1946	280.000 - 300.000	
Prefect	1947	130.000	
2 puertas	1947	190.000	
Coupé sedan	1947	280.000 - 330.000	
4 puertas	1947	250.000 - 260.000 - 290.000	
		330.000	
Rural	1947	220.000	220.000
4 puertas	1948	300.000	
4 puertas	1951	350.000	
Coupé sedan	1953	320.000 - 400.000 - 440.000	
4 puertas	1954	450.000 - 470.000 - 480.000	
		530.000	
Coupé sedan	1955	450.000	
4 puertas	1955	490.000	
Prefect	1956	250.000 - 260.000	
4 puertas	1956	480.000 - 550.000	
4 puertas	1957	600.000 - 620.000 - 650.000	
Rural	1959	520.000	780.000
Fairlane 8	1959	830.000 - 860.000	
Fairlane 500	1961	950.000	
Galaxie	1962	1.450.000	
GRACIELA			
2 puertas	1957	130.000 - 160.000	
2 puertas	1958	165.000	
2 puertas	1959		150.000
HANSA			
1100 Sedan	1960	260.000	
1100 Sedan	1961	370.000	
1100 Rural	1961	270.000	
HEINKEL			
Microcoupé	1959	80.000	

TODAS LAS FABRICAS IMPORTANTES DE AUTOMOTORES DEL PAIS ESPECIFICAN AMORTIGUADORES

FRIC-ROT

FORD - FALCON - FIAT - RAMBLER
RENAULT DAUPHINE UTILITARIO
I.K.A. - VALIANT - NS ERCEDES
PEUGEOT - DOBLE BORG-
WARD - STUDEB ISARD.



Si bien es cierto que los amortiguadores Fric-Rot son algo más caros que otros que se producen en el país, son los que mejor cumplen, y con amplitud, los requisitos exigidos por las fábricas de origen. Son sometidos a durísimas pruebas de resistencia y performance antes de ser aprobados.
Cuando deba reponer amortiguadores exíjale a su tallerista que le coloque Fric-Rot y le durarán más kilómetros de marcha suave y cómoda.

REPUESTO ORIGINAL

FRIC-ROT

MORENO 50 - ROSARIO

DISTRIBUIDORES: RUATA & CIA. - PAVON Y RINCON
RONCHETTI Y RAZZETTI & CIA. S.A.C.I.F.I. - VIAMONTE 1574 - BUENOS AIRES

precios de autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1947	280.000 - 350.000	330.000
Coupé sedan	1948	380.000	
4 puertas	1950	300.000 - 360.000 - 390.000	
Monterrey	1955	500.000 - 530.000	
Phaeton	1956	650.000	
Montclair	1959	980.000	
Meteor	1962	1.650.000	
M.G.			
2 puertas	1940	70.000 - 90.000	
Sport T.C.	1949	140.000	
MORRIS			
10 HP.	1946	120.000	
8 HP	1947	125.000	
10 HP.	1947	130.000	
Minor	1956	220.000	
Minor	1960	370.000	
Minor Rural	1960		350.000
NASH			
Coupé sedan	1940	95.000	
4 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1946	130.000 - 150.000	
Coupé sedan 600	1947	230.000	
Ambassador	1947	180.000	
N.S.U.			
Prinz	1960	170.000 - 200.000	
Prinz	1961	200.000 - 220.000	
Prinz	1962	240.000	
OLDSMOBILE			
4 puertas	1940	120.000	
Coupé sedan	1940	110.000	
4 puertas	1941	135.000	
Coupé sedan	1947	170.000	
4 puertas	1947	210.000 - 220.000	
Coupé convertible	1948	200.000	
4 puertas	1950	250.000	
4 puertas	1953	350.000	
4 puertas	1954	440.000 - 500.000	
Super 88	1957	760.000	
98 Holiday	1959	950.000	
OPEL			
Kadete	1940	90.000	
Admiral	1940	120.000	
Kapitan	1940	120.000	
Rekord	1956	290.000	
Rekord	1957	300.000 - 320.000	
Rural	1959	440.000	
Rekord	1959	390.000	
Rural	1960	440.000	
Rekord	1960	410.000	
Kapitan	1961	560.000	
Kapitan	1962	630.000	
PACKARD			
4 puertas	1942	140.000 - 170.000	130.000
Coupé sedan	1947	170.000	
4 puertas	1948	200.000	
4 puertas	1949	250.000	
Hawk	1958	430.000	
PANHARD			
Dyna	1956	360.000	
PEUGEOT			
4 puertas	1940	100.000	
203	1949	140.000	110.000
403	1956	320.000 - 340.000	
403	1957	330.000 - 370.000	310.000
403	1960	450.000	430.000
403	1961	480.000 - 510.000 - 530.000	510.000
403	1962	540.000 - 560.000	535.000
PLYMOUTH			
4 puertas	1940	120.000 - 160.000	
4 puertas	1941	170.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1942	160.000	
Coupe sedan	1946	145.000	
2 puertas	1946	180.000	
4 puertas	1947	220.000 - 250.000	
4 puertas	1951	280.000 - 310.000	
Savoy 4 puertas	1956	540.000	
PONTIAC			
2 puertas	1942	120.000	
Fleetline	1947	240.000 - 260.000	200.000 - 210.000
4 puertas	1947	210.000	
4 puertas	1951	290.000 - 330.000	
4 puertas	1954	450.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	120.000	
Dauphine	1960	210.000 - 230.000 - 240.000	230.000
Dauphine	1961	240.000 - 260.000	270.000
Dauphine	1962	290.000 - 310.000	295.000
RILEY			
4 puertas	1947	125.000	
4 puertas - 2,5 L.	1948	180.000	
SIMCA			
4 puertas	1947	110.000	
4 puertas	1954	220.000	
Rural	1955	230.000	
Rural	1956	225.000	
Rural	1957	300.000	
Aronde	1958	260.000	
SINGER			
4 puertas	1951	140.000	
SKODA			
2 puertas	1953	120.000	
1201	1955	150.000	
STUDEBAKER			
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1941	140.000	
Champion 2 ptas.	1947	140.000	
Commander	1947	150.000	
4 puertas	1948	180.000	
Commander	1954	340.000	
President	1957	480.000	
TAUNUS			
12 M	1952	135.000	
15 M	1958	240.000 - 260.000	
17 M	1958	350.000 - 370.000 - 390.000	
		410.000	395.000
17 M	1960	490.000 - 520.000	500.000
17 M 2 puertas	1961	590.000 - 615.000	610.000
VANGUARD			
2 puertas	1948	120.000	
2 puertas	1952	190.000	
VAUXHALL			
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1946	140.000	
Velox	1950	150.000 - 170.000	
Velox	1951	190.000	
Velox	1952	200.000 - 230.000	
Cresta	1956	310.000	295.000
VOLKSWAGEN			
Export	1951	160.000	
Export	1952	150.000	
Export	1956		275.000
Export	1958	280.000 - 320.000 - 340.000	
Export	1960	380.000	
WILLYS			
Coupé sedan	1940	95.000	
4 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1947	120.000	
4 puertas	1951	160.000	140.000
4 puertas	1953	180.000	

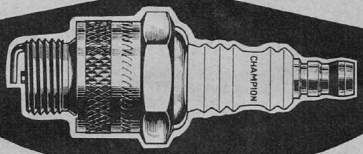
https://argentoteca.blogspot.com

¿Por qué debe cambiar las bujías después de 16.000 Km?

Está comprobado que, en 9 de cada 10 vehículos, el cambio de bujías que han funcionado 16.000 kilómetros, aumenta de inmediato la potencia del motor.

¡OBTENGA MAS POTENCIA Y MAYOR SEGURIDAD! COLOQUE BUJIAS

CHAMPION



AHORA CON EL NUEVO PLATEADO ANTICORROSIVO

Ventajas exclusivas que la hacen netamente superior:

PLATEADO ANTICORROSIVO. Evita la oxidación y facilita la regulación de la temperatura de la cámara de combustión. Usado desde hace años en bujías para motores de aviación y marinos, ahora se incorpora a todas las Bujías Champion.

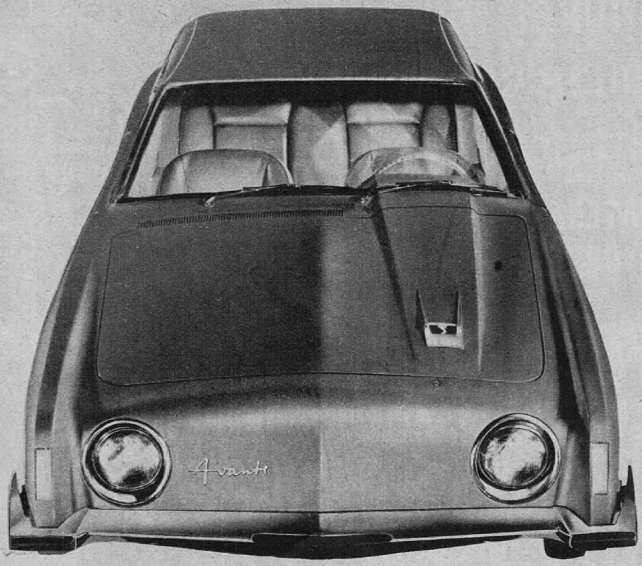
UTILICE LA BUJIA EXACTA...

Al comprar bujías verifique en el catálogo general Champion la que corresponda a su vehículo, cualquiera sea su marca o modelo.

AISLADOR DE CERAMICA, de 5 rebordes, evita pérdida de corriente y asegura máxima transmisión térmica.

ELECTRODOS "POWERFIRE" con aleación especial de níquel, que aumenta la vida útil de la bujía hasta en un 63 %

PRESENTACION DE AUTOS EXTRANJEROS



En otras oportunidades hemos comentado la circunstancia de que la firma Studebaker, aunque pequeña, siempre ha sido de las que más "empujan" en el aspecto estilístico del automóvil; volvemos a traer a colación el 1947, con la luneta trasera envolvente, que marcó un rumbo nuevo para toda la industria; y mencionemos también el 1952, con carrocería muy baja y de corte netamente deportivo. Además, ofrecían hasta hace poco un modelo, el Golden Hawk, equipado de norma con un sobrealimentador.

Si últimamente su producción estaba concentrada casi totalmente sobre el Lark, ofrecido a la sazón con elección de motores de seis y ocho cilindros, la verdad es que bullían proyectos típicamente studebakerianos en la fábrica de South Bend, estado de Indiana.

El nuevo modelo que presenta la Studebaker, el Avanti, es tan novedoso en 1962 como lo fue el modelo de línea en 1947. No se trata en este caso ni de un automóvil de carrera, ni tampoco de un sedán de uso netamente doméstico, ya que busca un término medio con ribetes deportivos. Los autos ligeros están de gran moda en Norteamérica, y desde hace unos años, la industria del Norte se ha percatado de que no basta con que un auto corra mucho en línea recta, sino que además es también importante que vire fuerte. Vale decir que, dentro de las amplias y generosas cilindradas que caracterizan a la industria del Norte, se busca, al menos en algunos autos de tipo semiespecializado, un acercamiento con técnicas en cierto modo europeas. La prueba está en el

STUDEBAKER SEMPER AVANTI

https://argentoteca.blogspot.com

nombre que le han dado al nuevo Studebaker; "Avanti" sugiere evidentemente implicancias italianas, ya que el país peninsular es el más consubstanciado con automóviles ligeros.

La información que se refiere al proceso gestativo del Avanti, está concebido en términos algo líricos. Dice (traducción nuestra): "El inquieto y enérgico Sherwood H. Egbert se rodeó de todas las publicaciones automovilísticas que pudo encontrar en el aeropuerto O'Hare de Chicago, ajustó su cinturón de seguridad, y se decidió a leer y pensar. Mientras el jet que lo llevaba a California se encontraba en algún lugar entre Omaha y Denver, tomó unas hojas de papel y comenzó a bosquejar el tipo de automóvil que quería que construyera Studebaker Corporation". Egbert contrató a Raymond Loewy, y éste se retiró con dos estilistas (John Ebstein y Robert Andrews) "en una aislada casa en el desierto de Mojave, cerca de su propia residencia en Palm Springs, California. En una increíble semana, los diseñadores crearon un modelo en arcilla a escala 1:8.

"Loewy llevó el modelo en avión, sobre su regazo, de vuelta a la nevada South Bend —centro de la firma Studebaker, de 110 años de antigüedad. En anticipación de la llegada de Loewy, se habían construido armazones de madera en los estudios de diseño, y un equipo especialmente seleccionado de estilistas inició la minuciosa tarea de crear un modelo en tamaño natural...".

¿QUE ES EL AVANTI?

La idea general del automóvil la dan las fotografías que publicamos. Digamos asimismo que el motor es un V8 de 289 pulgadas cúbicas (4,7 litros) ofrecido a opción con compresor (relación de compresión, 9:1) o sin él (10:1). No se ha dado a publicidad la potencia correspondiente. ("No queremos entrar en una carrera de potencia con nuestros competidores... Studebaker no hará extravagantes declaraciones acerca de la velocidad, potencia o economía...")

El comprador tiene la elección entre tres tipos distintos de transmisión: caja manual de tres o cuatro marchas y una nueva transmisión automática que permite un accionamiento semimanual. Tiene tres relaciones de engranajes epicicloidales y tres posiciones en el selector de marchas.

En la posición "Nº 1" la caja permanece en primera. En "Nº 2", se queda en segunda. En "Drive" arranca en segunda y pasa a tercera a una velocidad regulada por la marcha del coche y la posición del acelerador. Además, andando en "Drive" puede pasarse a 2ª ó 1ª en cualquier momento, pasando el selector a la posición correspondiente. De esa forma puede lograrse rápida aceleración o bien un efecto de frenado por rebaje.

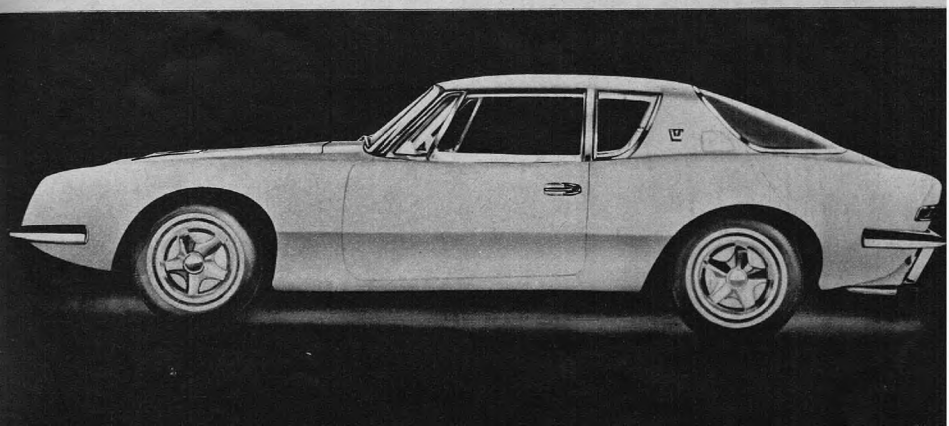
Los frenos delanteros son de disco, la primera oportunidad en que este sistema se estandariza en un coche de producción norteamericana. La carrocería está reforzada por una barra antivuelco.

El tablero lleva completo instrumental, incluyendo medidores de temperatura de agua, presión de aceite, nivel de nafta, amperímetro, reloj, cuentavueltas y medidor de vacío del múltiple. La calefacción es equipo de norma. Entre otros detalles observamos un alternador en lugar de dinamo, y un accionamiento de ventilador que evita que éste supere las 2.500 r.p.m., circunstancia que reduce las pérdidas de potencia necesarias para accionarlo; a altas velocidades, el ventilador es innecesario prácticamente en todos los coches, ya que la fuerza del viento es suficiente para refrigerar adecuadamente el motor.

La carrocería es de fiberglass (fibra de vidrio) y se ofrece en la sola versión de cupé techo duro de cuatro pasajeros (los asientos delanteros son individuales y envolventes, tipo bucket). La construcción es autoportante, enteramente en material plástico, que es más resistente que la chapa, y además no se corroe. Por razones de economía y dificultad de producción en gran escala, este material aún no se ha impuesto en la construcción de automotores convencionales, salvo alguna que otra marca, pero es una gran solución posiblemente para el mañana.

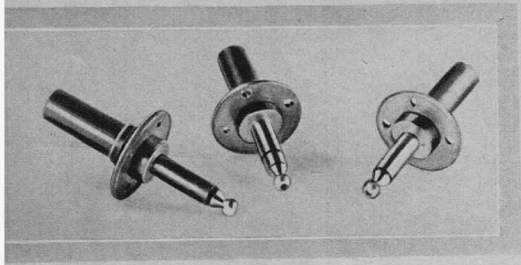
La información de que disponemos no proporciona detalles acerca de la suspensión del Avanti, pero es de suponer que sigue la línea clásica, es decir, independiente adelante con trapezoides y espirales, eje rígido atrás con elásticos longitudinales de ballesta (Hotchkiss-drive).

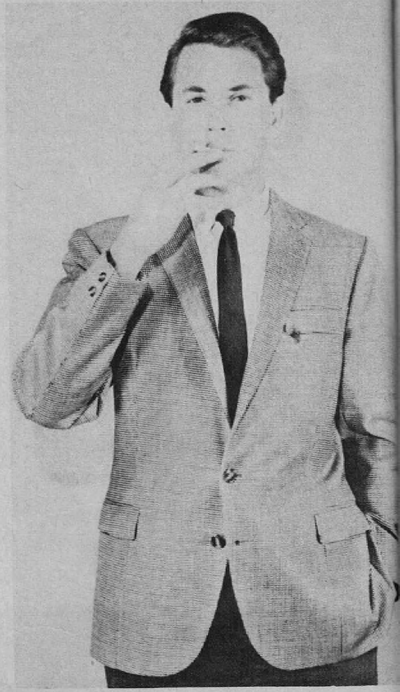
Como podemos observar, la estilización es bastante radical, más parecida a la de un coche de sueño que a un modelo de producción normal, pero, después de todo, ¿no son acaso los *dream cars* de hoy los coches de serie de mañana? *



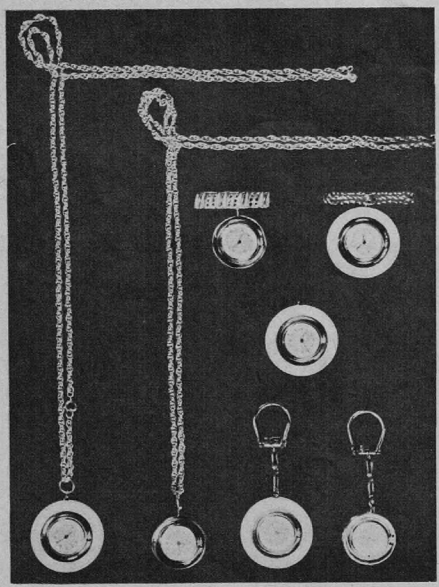
novedades desde el

STOPPING se llama este nuevo dispositivo antirrobo para autos, eficaz 100 x 100. Sirve para todas las marcas y se hacen demostraciones gratis. Se instala en el subsuelo de la Galería París, Rivadavia 4975. T. E. 90-7655.





El reloj multiuso "Síndaco" de industria suiza, 17 rubíes, antimagnético, antigolpe, con garantía por un año. Se puede aplicar en el tablero de lauto, o como llavero; pada la dama, con prendedor o cadena a $ 2.150.— en CASA TENTACIONES, Gal. Pacífico, loc. 30, Florida 753. Un.co importador; se envía al interior remitiendo giro.



https://argentoteca.blogspot.com

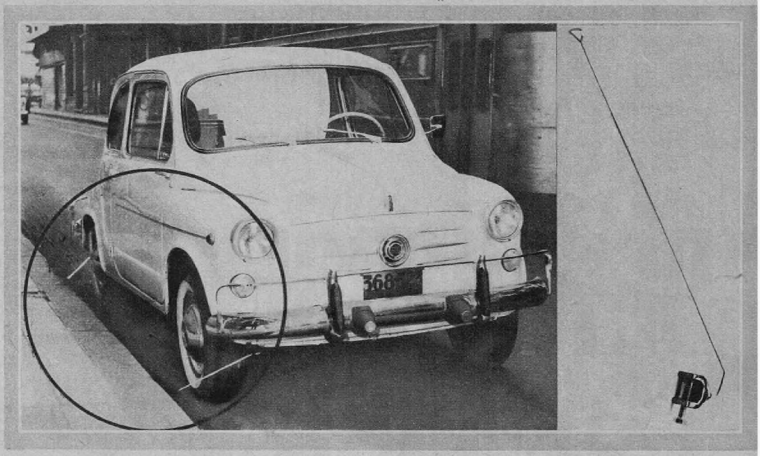
parabrisas

POR FRANCA T. E. 37-7808 - 37-0265

En esta página desfilarán, mes por mes, todas las novedades útiles y elegantes y originales que hacen más agradable la vida sobre ruedas.

Fotos: EMILIO MELLUSO

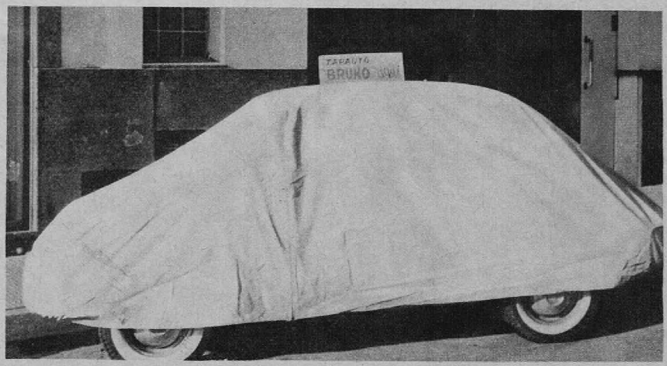
Para el automovilista exigente, este elegante saco modelo FURST realizado en tela "pied de poule", en tres tonos distintos y a $ 2.900.— En FURST, Córdoba 1549, Gal. París, loc. 19 (Rivadavia 4975), Gal. Mignon, loc. 25 (Cabildo 2010).



Para solucionar el problema del estacionamiento sin dañar las tazas y las bandas blancas, se coloca este indicador de estacionamiento construido en acero inoxidable, pudiéndolo instalar en un minuto en AUTOMOTORES SAN ISIDRO. Av Lib. Gral. San Martín 14.002, Martínez, o en cualquier concesionario FIAT al precio de $ 150.- colocado. Para pedidos por mayor llamar al 28-7319.

Para mantener limpio el coche y preservarlo de las inclemencias del tiempo y de la acción corrosiva del aire de mar el "TAPAUTO BRUNO" es la protección ideal. Se coloca y se quita en un minuto, es cómodo de llevar, práctico y liviano. Se fabrica para todas las marcas y modelos de coches, y se adquiere en CENTRAL LONERA, Bartolomé Mitre 2771. T. E. 87-8431 y 87-9666.

Ultima novedad: calcomanías de coche sport. Los tiene DUNHILL, Gal. Rivadavia; Rivadavia 4963, loc. 4. BACCARA Gal. Santa Fe 1660, loc. 84 a $ 17 cada una. Pedidos del interior contra reembolso. Señor Ricardo Cardinale, José Bonifacio 725, Capital Federal



El día 5 de Octubre es el día del camino. Nadie ignora las dificultades del momento. Pero en materia de planificación vial todos los sacrificios se justifican porque...

Por ARTURO PELLET

DETENERSE ES MORIR

Argentina está viviendo su hora crucial en materia de caminos. Es literatura conocida que para promover el desarrollo económico de una región es preciso levantar usinas, extraer petróleo y construir kilómetros y kilómetros de compactas carreteras de hormigón y asfalto. No es la potencialidad de un país lo que determina la construcción de caminos, sino por lo contrario, esos caminos los que promueven riqueza al facilitar las comunicaciones desde los centros de producción hasta las áreas de consumo y desde las tierras de labranza hasta los puertos de embarque atlántico.

UNA HISTORIA ANTIGUA

La construcción de caminos en la Argentina comenzó durante las primeras décadas de este siglo. Con anterioridad existían diversos itinerarios (huellas y delgados caminos de tierra) que se extendían a través del país para el tránsito de vehículos a tracción de sangre.

Después vinieron los ferrocarriles, que durante cincuenta años fueron el principal medio de transporte de pasajeros y mercaderías por todo el territorio de la nación. Sin embargo comenzó a notarse la falta de carreteras complementarias, y en el año 1907 fue aprobada una ley por la cual se aplicó un impuesto especial a los ferrocarriles con el fin de construir carreteras y puentes. Los fondos así recaudados resultaron insuficientes para las necesidades del país, y por ello el gobierno destinó otras partidas adicionales para la ejecución de las obras.

Con estos recursos se trabajó durante un cuarto de siglo (1908-32), construyendo 8000 kilómetros de carreteras, de las cuales mil estaban dotadas de pavimentos permanentes.

Mil novecientos treinta y dos es en realidad el primer año en la historia moderna de los caminos argentinos, ya que por una ley (Nº 11.682/32) se organizó la Dirección Nacional de Vialidad y quedó fijado el impuesto a los combustibles, que permitió la construcción ordenada y continua en todo el territorio nacional.

En los años siguientes (1933/47) se construyeron alrededor de 28.500 kilómetros de caminos nacionales y 33.800 km. de rutas provinciales con ayuda federal. Estas cifras decayeron en el período 48/55 y recién a principios de 1959 se retomó el acelerado ritmo de trabajo de los buenos tiempos, que en los últimos meses se ha visto frenado por la iliquidez, que determinó la suspensión de algunas licitaciones y obras ya iniciadas.

Aun cuando esta suspensión es transitoria, no deja de preocuparnos en momentos en que se están esperando nuevas maquinarias (motoniveladoras, tractores, compactadoras, etc.) y se anuncia el regreso de técnicos argentinos desde hace años radicados en el exterior.

https://argentoteca.blogspot.com

ESTADO ACTUAL

A fines de 1961, la red vial tenía 46.800 kilómetros, de los cuales 11.000 estaban pavimentados mientras que otros 8.000 eran de caminos enripiados o de tipo similar. Además existen 25.481 kilómetros de calzadas naturales y 14.090 de huellas.

La red provincial es extensa: 950.000 kilómetros, de los cuales sólo una ínfima parte está constituida por caminos transitables en toda época del año.

CIFRAS QUE IMPRESIONAN

Estas cifras impresionan, pero a no engañarse. Se trata en buena parte de rutas en deterioro, económicamente inadecuadas para el actual desarrollo del agro y la industria.

Así lo comprendieron los hombres que se hicieron cargo de Vialidad Nacional en mayo de 1958, razón por la cual lanzaron al año siguiente un plan vial de largo aliento que incluía la reconstrucción total de la red y el remodelamiento de los accesos a las grandes ciudades y puertos del litoral. También se previó la construcción de puentes y otras obras de arte complementarias.

Según este programa, que cubre el período 1959/69, se construirán 18.000 kilómetros de nuevos caminos, de los cuales un 66 % serán pavimentados y un 32 % mejorados. Asimismo serán mejorados o reconstruidos otros 19.220 kilómetros de carreteras ya existentes.

Para ayudar a financiar el plan, el Banco de Exportación e Importación y el Banco Mundial concedieron préstamos por 88,5 millones de dólares mientras que la Development Loand Fund otorgó otros 42 millones de dólares para acelerar la reconstrucción caminera de la zona oeste.

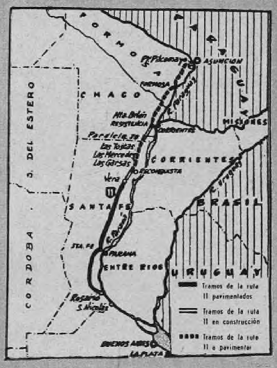
CAMINOS DEL SUR

Los antiguos caminos del sur eran huellas hondas y serpenteantes trazadas sobre las rastrilladas del colonizador. Sobre ellas (tiempos de leyenda, con ruedas de cadena) transitaron los primeros Fords, Studebaker, Buicks y Chevrolets.

Entonces no había pavimentos, motoniveladoras, badenes, puentes, alcantarillas, indicadores, ni los demás adelantos topográficos e itinerarios del sistema vial moderno. El automovilista se guiaba con su imaginación o sirviéndose de brújulas.

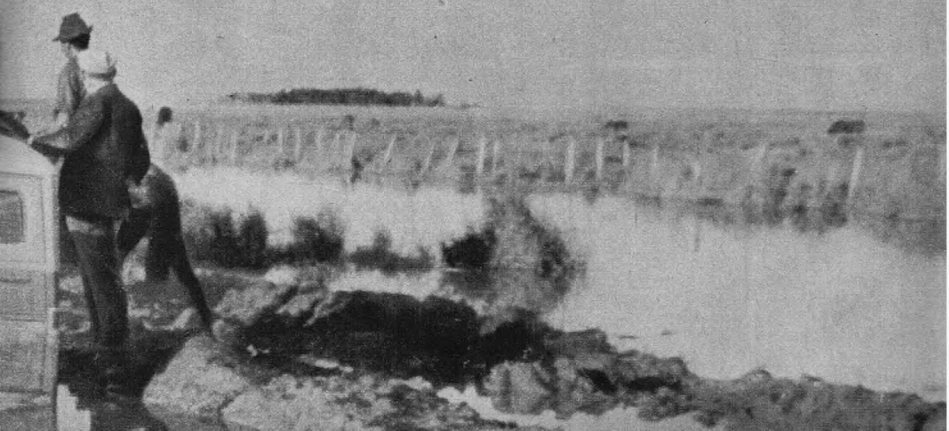
En 1962 todo ha cambiado. Acelerados camiones cargados de maderas, minerales, cueros y otros productos pecuarios cruzan el vasto y frío territorio de los antiguos patagones. Las modernas flotillas de camiones de eje pesado facilitan el traslado de las cosechas del Bolsón, valle del Chubut y de las costas del río Negro.

Sin embargo, todavía hay mucho por hacer en esta



Una de los proyectos más importantes es la ruta 11, que unirá Rosario con Clorinda, abriendo una enorme zona al contacto con el resto del país. La importancia de la feliz concreción de este proyecto puede ser valorada solamente por quienes conocen esa parte del país, rica, ávida de progreso, pero, hasta ahora, frenada por la falta de comunicaciones.

Nuestras inconmensurables lejanías patagónicas se acercan a medida que paulatinamente se pavimenta la ruta 3. Las enormes extensiones dificultan esta tarea, ya que el costo de pavimentar un solo kilómetro es del orden de los seis-siete millones de pesos; puede calcularse entonces lo que costaría afirmar casi cuatro mil... No obstante, poco a poco se va realizando, a medida que progresan la zona y el país en general.



DETENERSE ES MORIR

Anverso y reverso: calles amplias, seguras, de panorámica belleza, contra antiguos senderos de tierra que esperan dos gotas de agua para convertirse en fangales impasables, que paralizan toda una enorme región. Los dos extremos están separados por una formidable muralla: dinero. Nuestro país está atrasado muchos años; últimamente, y a pesar de la desfavorable situación económica, se está empujando para adelante. Está en curso un plan vial cuyo esquema de gastos figura al pie.

región. Al menos así lo entienden los hombres de Vialidad Nacional, cuyo ex presidente, ingeniero Pedro Petriz, anunció el año pasado un plan de licitaciones, que en su mayor parte ya han sido adjudicadas, para la pavimentación y construcción de puentes y obras de arte complementarias en Santa Cruz, Neuquén, Chubut y Río Negro. El presupuesto oficial es de 1638 millones de pesos y las licitaciones tendrán efecto según el régimen habitual de pagos al contado, con financiación del Banco Mundial.

Otro rostro tendrán los lagos del viejo sur, de cumplirse este plan de obras, ya que los automovilistas que ahora no se animan a realizar el largo viaje por el estado de los caminos en las épocas de lluvia, podrán ir de Buenos Aires a San Carlos de Bariloche sobre pavimento.

En efecto; se ha previsto la construcción del tramo de la ruta 40 que une Cerro Chico con la población de Collan Cura, con una longitud de 60 km. y el tramo de la ruta 237, que comunica Collan Cura con la zona del río Traful (long. 59,8 km.). Estas nuevas rutas tendrían dos puentes de hormigón armado de 300 metros de longitud horizontal sobre los ríos Collan Cura y río Traful respectivamente.

También se ejecutarán obras de enripiado y básicas sobre el tramo Piedra del Aguila - Collan Cura de la ruta 237, con un costo de 137 millones.

Con estos tres tramos del sistema de las rutas 40 y 237, que tienen en su conjunto 193,9 km. de pavimento, quedarán totalmente pavimentados los caminos que unen San Carlos de Bariloche con Zapala y Cipolleti (Río Negro), que a su vez se comunica por pavimento con Villa Regina, también dentro del territorio rionegrino, punto éste que va a quedar unido con una cinta de cemento con Algarrobo (Buenos Aires), población ubicada en las proximidades de Bahía Blanca.

Quedará así cerrado (de cumplirse el plan previsto) este circuito de hormigón, que pondrá en rápida y directa comunicación los principales centros de población y puertos de embarque del litoral atlántico con los majestuosos lagos de nieve perpetua y los centros de producción del valle de Río Negro.

EN EL LITORAL PATAGONICO

También el litoral patagónico tendrá nuevos caminos. En Santa Cruz se han licitado los tramos de la ruta 3, Caleta Olivia - San Julián y San Julián - Río Gallegos. Estas obras demandarán un presupuesto de 469 millones de pesos.

Asimismo está prevista la ejecución del tramo Punta Lagos - Charles Fuhr de la ruta 40, que unirá por carretera todos los puntos poblados de importancia en la región de los lagos más fríos y australes (lagos Viedma, Argentino y Tar), y la construcción de cuatro puentes sobre los ríos Leona, Turbio y Santa Cruz.

Si usted observa el gráfico de la página de enfrente, podrá comprobar con nosotros este esquema de construcciones en ejecución unas, a iniciar en breve otras, que transformarán el rostro del vasto y helado sur.

RECURSOS PARA LA OBRA VIAL
(plan vial 1959 - 69)

ORIGEN DEL RECURSO	AFECTACION DEL RECURSO — PARA VIALIDAD NACIONAL: Gastos Administ. y Servicios	Conserv. Equipos etc.	Vinculac. Internac.	Accesos Puertos y Aerop.	Parques Nacionales	Establec. interés Nacional	Caminos de Fomento Agrícola	Obras de Red Nacional	PARA VIALIDADES PROVINCIALES: Red de Coopart. Federal	Cº Vecinales y Arterial Ciudades	Caminos Fomento Agrícola	Totales
Decreto-Ley 505/58	9.287,8	19.786,0	3.714,6	796,0	530,6	265,3	—	27.972,1	34.492,9	—	—	96.845,3
Decreto-Ley 5574/58	—	—	—	—	—	—	—	5.412,4	—	—	—	5.412,4
Ley 15273	240,0	—	—	—	—	—	2.760,0	—	—	—	2.000,0	5.000,0
Ley 15274	—	—	—	—	—	—	—	15.252,3	—	6.926,5	—	22.178,8
Ley 14.184; Decreto-Ley 470/55; Decreto-Ley 4345/56; Decreto-Ley 7636/57; Decreto-Ley 23033/56 Decreto-Ley 18214/56 y Decreto-Ley 4316/58. TITULOS (Cuenta A-1)	—	—	—	—	—	—	—	2.737,7	—	—	—	2.737,7
TITULOS (Cuenta A-1) a proveer por el Poder Ejecutivo.	—	—	—	—	—	—	—	1.044,5	—	—	—	1.044,5
	9.587,8	19.786,0	3.714,6	796,0	530,6	265,3	2.760,0	52.419,0	34.492,9	6.926,5	2.000,0	133.218,7
							Cº de Vinculac. Interna.	3.714,6				
								56.133,6				

https://argentoteca.blogspot.com

HACIA LOS TORRENTES DE LA GRAN CATARATA

Otra zona de gran atracción turística va a ser beneficiada con los nuevos caminos previstos en el plan vial 1959/69. En efecto; ya se ha decidido la pavimentación del camino de tierra que une Itatí, sobre la costa correntina del río Paraná con el límite de Misiones (210 kilómetros) y la construcción de una rasante de hormigón sobre el actual camino consolidado que une San Ignacio y las cataratas del Iguazú. Este tramo de 289 kilómetros se conectará con el otro (Ytatí-límite de Misiones con Corrientes) por un camino pavimentado ya existente, uniéndose de esta manera con pavimento la costa del Paraná con las cataratas de maravilla.

OTRO PLAN PARA NUESTROS CAMINOS

Otro plan para desarrollar nuestras comunicaciones por carretera ha sido presentado al Poder Ejecutivo días pasados por el grupo de Planeamiento de los Transportes designado por el Banco de Reconstrucción y Fomento que preside el general Thomas Larkin.

Este grupo estudió todo nuestro sistema de transportes en forma coordinada y orgánica, llegando a la conclusión de que es inevitable el paralelismo (o sea competencia) de los servicios viales, ferroviarios y fluviales.

Partiendo de esa premisa, la comisión trató los problemas de la red vial como un todo en relación con las otras partes (FF. CC. y Navegación Fluvial) y propuso un plan a desarrollar en tres períodos.

De ser aprobado, comprendería la construcción o modernización de 40.000 kilómetros de carreteras con un costo total de mil millones de dólares.

En el primer período (1962-64) se incluyen los proyectos que son necesarios para construir los tramos aun no pavimentados de las rutas principales de la red vial existente, y los que se requieren para unir regiones aisladas. En general, éstas son las carreteras que absorben la mayor parte del tránsito en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Entre Ríos, Tucumán y Neuquén.

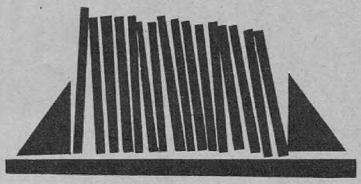
Este período inicial también incluiría el reacondicionamiento de las carreteras ya existentes que precisan ser remodeladas.

El segundo período (1966-68) también presta preferente atención a los proyectos trazados para carreteras de la red principal que atraviesan zonas cercanas a los grandes centros industriales y comerciales y a los principales puertos del país.

Por último, el tercer período será dedicado a los proyectos requeridos para completar la estructura de la red vial y a las obras de arte necesarias para su puesta en servicio.

En este cuadro se pueden ver los kilómetros que serán construidos y su costo en millones de pesos, que sumados al monto requerido para la conservación y mantenimiento de las obras a realizar y ya realizadas asciende a 81.007 millones de pesos. *

Complete su colección de



PARABRISAS

antes de que se agoten los números de la reserva

Numerosos lectores han estado adquiriendo números atrasados de PARABRISAS con objeto de reunir la más documentada colección de informaciones sobre automóviles, motos y camiones. Nosotros hemos destinado una reserva para atender dichos pedidos. Pero esa reserva no puede ser muy amplia y ya se han agotado los números 3 y 7. Antes de que sea imposible para usted adquirir el número que necesita, pídalo enviando cheque o giro postal a nombre de

RYELA
Piedras 113 *
Capital Federal

(Departamento Suscripciones y Ventas Directas)

Cada ejemplar se vende a $ 35.— (el Nº 16 a $ 45.—) y usted debe agregar únicamente $ 10.— para recibir el envío por correo certificado, cualquiera sea la cantidad de ejemplares que solicite. Para mayor facilidad de ubicación detallamos los números de PARABRISAS y los temas de mayor permanencia.

ROAD TEST

No. 13 - Fiat 1.200
No. 14 - Kaiser Carabela
No. 15 - NSU-Prinz
No. 16 - Fiat 600 D
No. 17 - DKW-Auto Unión 1000 S
No. 18 - Bambi
No. 20 - Di Tella 1500
No. 21 - Renault Daphine
No. 22 - Pick Up Argenta

PRESENTACIONES

No. 1 - Fiat 600
No. 2 - Di Tella 1500
No. 3 - DKW Auto Unión
No. 4 - Borgward Isabella
No. 5 - Fiat 1100
No. 6 - Citroen 2 CV
No. 7 - Rural Kaiser Estanciera
No. 8 - Ford F-100
No. 9 - Peugeot 403
No. 10 - Kaiser Carabela
No. 11 - NSU-Prinz
No. 12 - Renault Dauphine
No. 13 - Pick-Up Argenta
No. 14 - De Carlo 700
No. 15 - Isard T-700
No. 16 - Chevrolet 400
No. 17 - Rambler
No. 18 - Fiat 600 D
No. 19 - Ford Taunus 17 M
No. 20 - Bambi
No. 21 - Fiat 1300/1500
No. 22 - Bergantin

¿REEMPLAZANTE PARA EL DAUPHINE?

por JUAN ROGLIATTI

Qué se dice y qué se piensa hacer en Poissy... Nuevo motor para el Renault Floride II y Caravelle. Cinco bancadas y líquido sellado

Hace unos meses, la Renault invitó a periodistas especializados a probar los nuevos Floride II y Caravelle, en versión mejorada con nuevo motor de 956 c.c. Muchos se preguntaron si esos 100 y pico de c.c. adicionales a los 845 del Dauphine, no significaban algún modelo enteramente nuevo de la fábrica de Poissy... En efecto, tenemos ahora a la vista el R. 8. ¿Seguirá fabricándose el Dauphine? Renault dice que sí.

El Floride II ó S, es básicamente el mismo de antes, versión convertible del Dauphine con varias mejoras, entre ellas la posibilidad de adosarle un techo duro de plástico. El Caravelle es muy similar, pero su carrocería es cupé de fábrica. Ambos coches pueden llevar cuatro personas; las de adelante viajarán más cómodamente que las de atrás...

El flamante modelo R. 8 es un sedan de cuatro puertas, líneas cuadradas para aprovechar el espacio al máximo, asientos para cuatro o cinco personas (pueden ir tres en el asiento trasero), y, básicamente, las mismas características mecánicas que fueran experimentadas en los otros dos modelos. En general, la descripción vale para los tres, con detalles aparte en los elementos diferentes.

LIQUIDO SELLADO

Fundamentalmente, la característica común es el motor de cuatro cilindros, ubicado en la cola, con enfriamiento por líquido especial (glicol polietilénico) en un sistema sellado. Quiere decir que, salvo avería, nunca debiera ser necesario ponerle agua al radiador durante la vida del coche. Además, se evita el uso de anticongelante en lugares fríos.

Las cuatro ruedas son independientes;

https://argentoteca.blogspot.com

adelante, doble brazo transversal de chapa estampada, resorte espiral, y como novedad, un elemento de goma de forma especial, y de principio más o menos similar al Aerostable del Dauphine; cuando la suspensión se comprime mucho, el elemento de goma hace otro tanto, y siendo su flexibilidad variable, ofrece resistencia progresiva a la mayor compresión de la suspensión delantera.

La suspensión trasera tiene semiejes columpiantes con espirales y los mismos suplementos de caucho. Para guía de los semiejes, y respondiendo a críticas que se le han efectuado al Dauphine, el R.8 tiene en su tren trasero unos brazos que están articulados al chasis, que, a la vez que toman el empuje de las ruedas, guían el movimiento de la suspensión, mejorándolo con respecto al modelo anterior.

FRENOS A DISCO

Renault es ahora la primera fábrica en ofrecer frenos a disco como equipo de norma sobre un coche pequeño y económico, lo que confirma que el freno a disco por la Renault ha sido posible gracias al perfeccionamiento de un tipo de freno propio, de tipo muy sencillo. Como puede verse en los esquemas, tiene un solo pistón, y la pinza tiene libertad para desplazarse un poco a cada lado, a efectos de compensar la presión sobre ambos lados. Los patines están forrados de material adecuado con pastillas en forma de arco de anillo.

No hace falta servo; su uso hubiera encarecido mucho el conjunto frenos. En cambio, se ha ganado en simplicidad, eficiencia y reposición de cintas.

CINCO BANCADAS

El nuevo motor de cuatro cilindros en línea es un perfeccionamiento del esquema que viene usándose en el 4 CV, el Dauphine y el R4L, aunqu en realidad, es un motor totalmente nuevo; su cigüeñal está apoyado en cinco bancadas.

Las válvulas a la cabeza están accionadas convencionalmente por balancines y varillas; la construcción es de aleación de hierro para el block y aluminio para la tapa.

Es mucho menos "lungo" de cilindros que los anteriores; tiene 65 x 72 mm. totalizando 956 c.c. La potencia es distinta, según sea para el R.8 o para los tipos Caravelle y Floride; éstos, por ser de tipo deportivo, tienen 9,5 : 1 de compresión, con 51 CV a 5.500 r.p.m. y 7,5 mkg. de cupla motriz a 3.500 r.p.m. El R.8 tiene 8,5 : 1 de compresión, 48 CV —SAE, como en el caso del Floride-Caravelle— y 7,65 mkg. a 2.500 r.p.m. Como se observa, el R.8 tiene menor potencia pero la cupla motriz es algo mayor, y a menos r.p.m. El detalle está bien para un coche de uso familiar; además, puede ser equipado con caja de solamente tres marchas, si así lo desea el comprador. Se dice... que pronto vendría también una transmisión automática para este modelo...

Otro rumor es que se ha diseñado con la posibilidad de que más adelante sea llevado a algo más de un litro de cilindrada, para equipar un coche de más importancia, que está faltando en la línea Renault.

MUCHO JUEGO

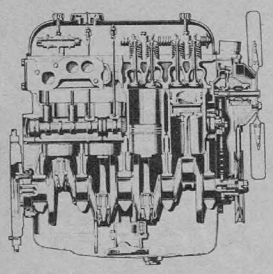
El motor está puesto a lo largo, detrás del eje trasero, en bloque único con el embrague monodisco, con resorte a diafragma, con el diferencial y el cambio. Todo va adelante, entonces, como es convencional en los coches de motor trasero. El ventilador está ubicado detrás del motor, un poco a un costado, y el radiador recibe el aire de afuera para adentro, expulsándolo hacia abajo. El mando del cambio es a palanca central, y es éste el único defecto visible que estos tres Renault nuevos tienen; la palanca tiene mucho juego y la tercera velocidad se engrana desplazándola muy adelante; tan adelante que ya es incómodo y peligroso, porque ésta es la marcha más necesaria para sobrepasos y maniobras de emergencia.

Las medidas principales del chasis son las mismas; 2m27 entre ejes, 1m25 y 1m226 trochas, 15 cm. de despeje. Cubiertas 145 x 380, normalmente Michelin. Las otras medidas varían según modelo; largo 3m995 para el R.8 y 4m26 para el Floride y Caravelle. Sin embargo, el R.8 tiene más espacio para los pasajeros porque son más cortas la trompa y la cola. Los sport son más anchos de afuera, 157,8 cm. contra 149 del R.8, y más pesados, porque la falta de un techo rígido debió compensarse con una estructura inferior más fuerte. El Floride pesa 805 kilos en vacío contra 780 del Caravelle y 725 del R.8. La velocidad es de 135 km/hora para los dos modelos sport y de 125 km/hora para el R.8. La relación final de transmisión es de 24,5 km/1000 r.p.m.; si los sport corren más, es porque la mayor preparación deportiva de sus motores admite una velocidad más elevada.

La terminación interior es buena, aun-

Caravelle con carrocería cupé, y Floride, con carrocería convertible, son las dos nuevas versiones deportivas.
La de la izquierda es un cuatro asientos y la de la derecha una cupé dos más dos.

¿REEMPLAZANTE PARA EL DAUPHINE?



que el tablero de instrumentos es algo austero en su forma y materiales. Tiene velocímetro y cuentakilómetros, nivel de nafta y luces ("idiot lights", según los norteamericanos) para presión de aceite, dínamo y temperatura del motor. La luz para control de temperatura tiene una interesante innovación: la luz queda prendida mientras el motor está frío (suponiendo contacto puesto, se entiende), se apaga cuando alcanza temperatura adecuada de funcionamiento, luego se vuelve a prender si el motor se pasa de caliente. Vale decir: si está prendida la luz, no andar...

Otra luz avisa si está funcionando el intermitente de viraje, y los modelos sport tienen encendedor. Las luces se accionan con una palanca debajo del volante a la izquierda, y los indicadores con otra a la derecha; luego hay llave para las luces laterales fijas que son obligatorias en Francia estando el coche estacionado de noche.

CALEFACCION

Respecto a modelos precedentes, se ha mejorado mucho el sistema de calefacción del R.8. En modelos anteriores los mandos estaban escondidos debajo del tablero y eran muy incómodos; en el R.8, todo está reunido en el centro del tablero, incluyendo la llave maestra de la calefacción, interruptor del ventilador y llaves para mandar aire hacia el parabrisas o hacia los pies de los pasajeros. Cada función es individulmente regulable, pero hay un detalle novedoso: dos rejillas laterales sobre el tablero, con abertura e inclinación regulables, de modo de poder enviar un chorro de aire fresco a la cara del conductor y de su acompañante, aun cuando la calefacción está funcionando. Esto evita peligrosos adormecimientos, y hasta ahora se había usado sólo en coches de mucha categoría.

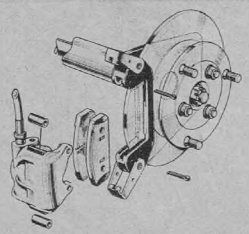
Los asientos, que ya eran cómodos en los tipos deportivos probados con anterioridad, son comodísimos en el R.8, dignos de un coche de lujo y tapizados en telas de colores alegres. Las puertas abren todas con bisagras adelante, así como los cierres de los cofres de equipaje, lógicamente ubicados adelante; son todos muy grandes en relación al tamaño del coche.

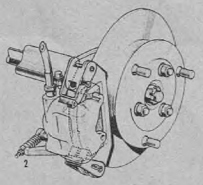
Una de las características que permite que los Renault tengan baúles tan grandes es la disposición patentada de la rueda de auxilio, en un compartimiento especial adelante y abajo de todo.

INVITACION

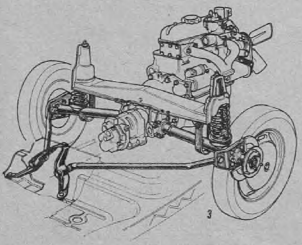
Merece un comentario aparte la forma que usa Renault para hacer ver y probar sus coches. Unos quince días antes, recibimos una invitación escrita con programa completo, incluyendo un viaje, formando grupos de ocho o diez periodistas de cada nacionalidad, a un lugar pintoresco, de modo que se combinan turismo y la prueba en sí. Los Caravelle y Floride fueron probados en Francia en la zona de los antiguos castillos del Loira, en medio de maravillosos paisajes y antigüedades. Para el R.8 fuimos a España, de Madrid a Avila, por tierras de donde parecía surgir en cualquier momento la larga y desgarbada figura de Don Quijote de La Mancha...

Buenas relaciones públicas, ¿no?





2



3

Foto 1: Corte del nuevo motor para el Caravelle, de 956 c.c. y cinco bancadas (racing style). Foto 2: Los nuevos frenos son del sistema de disco, con un sistema propio de Renault, con un solo pistón y la pinza desplazable hacia los lados, para compensar la presión efectuada. No lleva servo. Foto 3: Tren trasero Renault, esta vez con tensores hacia adelante para guía y sostén del tren trasero. Fotos 4 y 5: Vistas del nuevo Renault R8, con motor similar al Caravelle pero menos rabioso, por tener en cuenta el uso familiar.

https://argentoteca.blogspot.com

Las múltiples aplicaciones de

Telgo-plast

permiten encontrarlo en las más diversas formas. En la decoración de interiores, por ejemplo;

Telgo-plast

es un elemento insustituible para revestimientos de paredes, muebles, tapizados, etc. Con

Telgo-plast

también se confeccionan valijas, portafolios, carteras, bolsos, etc. Pero donde se pone de manifiesto con mayor evidencia la bondad de

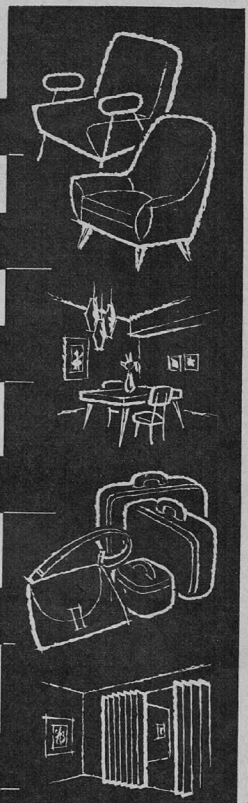
Telgo-plast

es en la tapicería de los automóviles. Es en este aspecto que exige material noble, fuerte, resistente y elegante , donde

Telgo-plast

demuestra estar a la vanguardia. Dése la satisfacción de comprar lo mejor en plástico telado. Pero, asegúrese! Fíjese en el revés: debe llevar estampada la marca

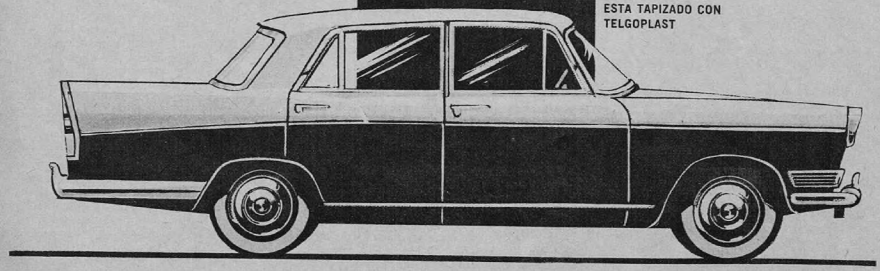
Telgo-plast



Resiste al uso y al abuso

TAPIZADOS
DECORACIONES
DE PAREDES
PUERTAS PLEGADIZAS

TAMBIEN EL TAXI
DI TELLA 1500
ESTA TAPIZADO CON
TELGOPLAST



HULYTEGO S.A.

noticiero

ACADEMIAS OSCAR EN EXPANSIÓN. — El automóvil invade todas las cosas. Y, naturalmente, aumenta día a día la afluencia de nuevos automovilistas. Signo de esta expansión es la actividad programada por Academias Oscar, dedicadas a la enseñanza de chóferes.

Academias Oscar extiende ahora sus dominios a Mar del Plata, donde abrirá dos locales en pleno centro de la ciudad balnearia. Se iniciará la academia con 15 unidades 1961/62, de Fiat, Di Tella 1500, De Carlo, Renault Dauphine, Isard y pick-ups.

Habrá mujeres instructoras, y los alumnos que hayan comenzado su aprendizaje en Buenos Aires, podrán continuarlo en Mar del Plata, donde se darán, además de los comunes, cursos nocturnos. Se mantendrán también los cursos superacelerados.

Una nueva iniciativa de Academias Oscar es la preparación de una primera "boutique" dedicada a los automovilistas que se inaugurará próximamente, también en Mar del Plata.

SIAM DI TELLA, AUTOMOTORES, S. A. — Con el fin de cubrir el creciente mercado de la industria y empresas diversas que necesitan renovar o formar su material rodante, Siam Di Tella ha dispuesto la creación de un organismo especial: el departamento de "Ventas Directas a Empresas".

Este departamento se hará cargo de la comercialización del Di Tella 1500, la pick-up Argenta, los camiones Siam-Thornycroft y Siam-Aclo, Motofurgones y Motonetas Siambretta, etc. y funciona en Florida 602, 3er. piso, Capital Federal, T. E. 32-6011 y 6021. Interno 232.

— Representantes de las Empresas Fabricantes de Automotores que forman el CIA (Centro de Investigación Automotriz) visitaron la planta industrial Siam Di Tella en Monte Chingolo y fueron agasajados con un almuerzo en el Club Americano. Posteriormente se realizó la reunión mensual del Instituto Nacional de Tecnología Industrial presidida por el ingeniero Roux (Siam Di Tella) y con la asistencia de: Dr. Horacio Bartolomé (Citroën Arg. S. A.), Ing. Jorge Paquet (Ford Motor Arg. S. A.), Ing. Héctor A. Gache (Fevre y Basset Ltda. S. A.), Sr. Samuel Lemoine (Industria Automotriz Santa Fe S. A.), Sr. Martín Raschkes (Industrias Kaiser Arg. S. A.), Ing. N. Lima (Los Cedros S. A.), Sr. Juan C. Di Santo (Los Cedros S. A.), Sr. Roberto Yuli (Mercedes Benz Arg. S. A.), Sr. J. Salas (Siam Automotores S. A.), Ing. Héctor Apolloni (IAFA S. A. bajo licencia Peugeot), Ing. Noé Rosenzvit (Isard Arg. S. A.), Ing. N. Alimanestianu (Fiat Concord Automotores S. A.), Ings. Héctor R. Bunge y Enrique C. D'Angelo (Centro de Investigación Automotriz).

— Para completar las instalaciones y la puesta a punto de una moderna línea de máquinas especiales automáticas para la mecanización del block motor, en Monte Chingolo, provincia de Buenos Aires, llegaron al país los ingenieros H. Kurrle y H. Buerkle, de la firma Karl Hüller GMBH de Ludwigsburg, Alemania.

Los viajeros fueron recibidos por representantes de Siam Di Tella y de Behrendt & Mattel S.R.L.

— Con destino a las obras de construcción del dique Cadillal, provincia de Tucumán, fueron desembarcados en Buenos Aires 18 camiones volcadores ultrapesados que fabricó A.E.C. Ltda. (Inglaterra). Estas unidades de gran potencia y tamaño están provistas de motor diesel, sobrealimentado, seis cilindros, 17.890 c.c. de cilindrada, con una potencia de 340 HP a 1900 r.p.m. Capacidad de carga: 18 m³ (25 a 30 toneladas).

Siam Di Tella Automotores S. A. celebró convenio con A.E.C. Ltda. para la fabricación bajo licencia y asistencia técnica de camiones y ómnibus pesados. Además representa y distribuye exclusivamente todos los productos conocidos mundialmente con la marca Aclo y Thornycroft (empresa fusionada con A.E.C. en 1961).

TRIPLE ACCIÓN DE UN NUEVO PRODUCTO. — Ha sido lanzado al mercado nacional por la firma Plastificadora SAIC un nuevo producto: Celowax, que lava, encera y lustra con un mínimo de trabajo y agua. Se trata de la aplicación de silicones para lograr más brillo en las carrocerías de los automóviles.

PRUEBA DE KARTING. — Con el fin de recaudar fondos para la obra que está realizando en protección de menores y villas infantiles, S.O.S. Oprovi Argentina ha organizado una prueba de karting que se disputará en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires el próximo 7 de octubre.

Esta competencia, la más importante del país por su distancia y número de participantes, se llamará "100 millas de Buenos Aires".

Las inscripciones podrán efectuarse personalmente o por correo hasta el 22 de setiembre, inclusive en Billinghurst 1456 de esta Capital, de 14,30 a 18, en días hábiles. Cuota de inscripción: $ 500.—. Monto de los premios: $ 100.000

ESCUELA DE CONDUCTORES — La Escuela de Conductores Arnaldo con oficina central en Avenida Maipú 2677, Olivos (T. E. 795-4720) anunció la iniciación de actividades de una nueva escuela con asiento en Vicente López, única autorizada en la zona por las autoridades municipales.

Esta escuela de conductores se distingue por sus cursos finales que se desarrollan en pleno tránsito, previa práctica de estacionamiento, y atenderá la demanda de la zona norte del Gran Buenos Aires y barrios vecinos de la Capital: Belgrano, Núñez, Saavedra, etc.

Esta comunicación viene precedida de una referencia especial dedicada a PARABRISAS por su prédica en pro de una conciencia vial.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A. — Siete son los puntos a que se refirió la Carta a los Accionistas de IKA: Situación General, Mercado de Automotores, IKA en el Mercado Total, la nueva línea Rambler, Posición de IKA en el Mercado, Perspectivas del Ejercicio 1961-62 y Resultados del Tercer Trimestre.

La carta destaca que la publicación del Balance Trimestral al 31 de marzo de 1962 "ocurre en momentos en que la industria nacional enfrenta el efecto de significativos cambios en la situación general después de aquella fecha: desvalorización del peso, el aumento general de recargos a la importación y la agudización de un proceso de iliquidez notorio".

Afirma a continuación que en el rubro de automóviles de pasajeros y vehículos utilitarios livianos (sin considerar motocupés y camiones de más de 2 toneladas) el mercado argentino incorporó en 1961 116.000 unidades, cantidad "récord". La demanda no había decaído a principios del 62 y la tendencia de las ventas durante el verano 1961-62 indicaba la posibilidad de un mercado total de 120.000 unidades para el año en curso.

La dimensión total del mercado, prosigue la carta a los accionistas, podrá fluctuar en adelante, pero mientras el porcentaje de penetración no desmejore, la situación de la empresa estará ajustada al tono de la economía general. Las estadísticas indican un robustecimiento de la posición de la empresa. Y da como motivos que permitieron resistir en cuanto a precios la presión de tantos factores de costo ajenos al control de la empresa: el volumen de fabricación de IKA y el bajo porcentaje de partes importadas que complementan sus unidades.

A pesar de que todo pronóstico debe hacerse con la debida reserva que imponen los ajustes de fin de ejercicio, del posible aumento de la tasa efectiva del impuesto a los réditos y de factores extraños a la explotación industrial, Industrias Kaiser Argentina considera que es factible alcanzar una cifra final de utilidades, para el próximo ejercicio, que refleje una rentabilidad sobre ventas sustancialmente parecida al ejercicio anterior.

Ya se han absorbido íntegramente, al 31 de marzo de 1962, las cargas extra-

https://argentoteca.blogspot.com/

ARGENTINO

ordinarias derivadas de la amortización "a cero" de la matricería y herramientas especiales destinadas a la fabricación del Bergantín.

Resultados del Tercer Trimestre, hasta el 31 de marzo próximo pasado: Producción del 3er. trimestre: 11.861 unidades; Producción acumulada 9 meses: 34.106 unidades; Ventas del 3er. trimestre: pesos 3.110.174.000; Ventas acumuladas 9 meses: $ 9.501.566.000; Utilidades del 3er. trimestre: $ 113.184.000 y Utilidades acumuladas 9 meses, $ 646.945.000.

—El ingeniero James F. McCloud, presidente de IKA, fue objeto de una distinción especial en los EE. UU.: recibió el título de Doctor Honoris Causa en Ciencias, conferido por el Saint Mary's College of California, una de las universidades más antiguas y prestigiosas de la costa oeste.

— El Commonwealth Club de California invitó al Ing. James F. McCloud a pronunciar un discurso sobre temas vinculados con el proceso histórico operado en los últimos tiempos en América Latina.

En la síntesis obligada del mismo cabe señalar los siguientes puntos del planteamiento del ingeniero McCloud:

a) La marcada diferencia de las condiciones regionales imperantes en lo que se denomina globalmente América Latina;

b) La marcada diferencia en el proceso histórico de las revoluciones americanas que se origina en el hecho de que algunos movimientos trajeron aparejados solamente cambios políticos y otros gravitaron en las cuestiones sociales (ejemplo de esto último: la revolución mejicana);

c) El extraordinario incremento de población como causa de la necesidad de cambios sociales y como exigencia de soluciones inmediatas para los problemas de alimentación, vivienda, educación, vestido, etc.

d) El origen popular de la revolución cubana y sus graves acontecimientos posteriores;

e) La industrialización en los países latinoamericanos como única solución para elevar el nivel de vida y asegurar formas políticas estables: "Por industrialización no debemos entender que se trata de la substitución de varias máquinas perforadoras múltiples por un equipo de transferencia automática", sino "dar zapatos al descalzo o proveer lápices a unas manos torpes en algunos países o usar tornos en lugar de instrumentos manuales, en otros". "No hay duda de que América Latina necesita más que nada aumentar su productividad agrícola, pero aun cuando las tierras utilizables de América Latina fueran cultivadas de acuerdo con los métodos modernos, no darían trabajo a sus 200 millones de habitantes". Una agricultura modernamente mecanizada mejoraría la balanza de pagos, pero acarrearía una gran desocupación. Por lo tanto la solución radica en el desarrollo de una agricultura moderna, paralelo a una industrialización bien racionalizada que conduzca a la plena ocupación;

f) La posibilidad del desarrollo económico con ayuda de los inversores extranjeros y facilidades a largo plazo de las entidades crediticias internacionales;

g) Las inversiones del mundo libre resultarán beneficiosas y seguras para todos los interesados en este momento en que 200 millones de personas desean dar el salto de la pobreza a la prosperidad.

— Destinado a todos los miembros de su personal de la Planta de Santa Isabel, IKA realizó un concurso interno que consiste en premiar las mejores respuestas al siguiente cuestionario: ¿Por qué debe producirse con calidad? ¿Puede mejorarse la calidad de la tarea individual? ¿Y cómo? Proponer un slogan sobre calidad.

— En la Casa de Córdoba de esta capital, Diagonal R. Sáenz Peña 640, fue inaugurada la muestra de los proyectos premiados en el concurso internacional para el Monumento al Desarrollo Industrial Argentino, en el cual participaron arquitectos y artistas plásticos y que se realizó con el patrocinio de IKA.

La empresa resolvió emplazar en las proximidades de su planta industrial de Santa Isabel, Córdoba, un símbolo plástico inspirado en el lema "Juntos Construimos", que sintetizará el esfuerzo común que tornó posible el desarrollo de nuestro país.

GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A. — Cuatro jóvenes ingenieros y técnicos argentinos, los señores J. J. Guttero, J. H. Moreno, A. E. Wheeler y J. M. Zanandrea, partieron para los Estados Unidos, becados por la General Motors.

Se les ofreció una cena de despedida en el Club Americano de esta Capital, a la cual fueron invitados como huéspedes de honor el ministro de Educación y Justicia, Dr. Miguel Sussini; el secretario de Estado de Industria y Minería, ingeniero Fernando Meijide; el presidente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas, doctor Bernardo Houssay; el decano de la Facultad de Ingeniería, ingeniero Adolfo Cattáneo; el presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica, profesor F. Babino y el jefe de becas de la Facultad de Ingeniería, agrónomo Henry Leupold.

Las becas otorgadas incluyen todos los gastos de estudio, la estada en Estados Unidos durante los dos años que duran los cursos de especialización, y el viaje de ida y vuelta. Se trata de los cursos llamados "ingeniería en cooperación" que se caracterizan por alternar períodos de cuatro semanas de clase con trabajos prácticos de igual duración en las fábricas de la General Motors Corporation. En los períodos de trabajo fabril los estudiantes son pagados como obreros. Esta retribución sumada a lo que reciben por sus becas, da un total mensual de alrededor de 250 dólares durante toda su permanencia en los Estados Unidos.

— General Motors viene organizando desde 1937 ciclos de exhibiciones públicas y gratuitas referidas a la ciencia y sus aplicaciones industriales.

Equipos de dos hombres con su correspondiente material (500 kg.) recorren en autos rurales las principales ciudades de Estados Unidos y visitan colegios, clubes, centros militares e instituciones varias.

Ahora General Motors ha extendido la organización de estos ciclos de divulgación a otros países del mundo, y próximamente estará presente en Buenos Aires.

CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. — La subcomisión de motocicletas, motonetas y vehículos afines de la Cámara de la Industria Automotriz, renovó la integración de su organismo directivo, el que quedó formado, previa reunión constitutiva, por el Sr. Juan Marcos Dolce (de Gilera Argentina S. A.), como presidente; el Dr. Florencio Castro Cranwell (de B.Y.M.A. S. A.) como secretario; y los Sres. Juan Zanella (de Zanella Hnos. y Cía. S. A.), Tito Caserta (de Siambretta S.A.I.C.), ingeniero Renato Calderoni (de Televel S. A.), Alfredo Viso (de Boris Garfunkel y Cía. S. A.), Isaac Gelman (de Gelis-Moto S. A.) y Enrique Barrella (de Moto-Rondinella S. A.) como vocales.

Esta subcomisión agrupa a la casi totalidad de las fábricas argentinas que se dedican a la producción de motocicletas, motonetas, motocarros, motofurgones y vehículos deportivos denominados "kart", que en el curso del año 1961 realizaron una producción por valor de casi cuatro mil millones de pesos. Dichas fábricas dan ocupación a más de 4.200 personas y demandaron una inversión de mil doscientos millones de pesos aproximadamente.

FORD MOTOR ARGENTINA S. A. — Regresaron al país por vía aérea los señores Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina, y James H. Drumm (Jr.), gerente general de ventas de la empresa.

Los Sres. Kitterman y Drumm asistieron en París a una conferencia de alto nivel de ejecutivos de las fábricas Ford en todo el mundo, que con la presidencia de Henry Ford II consideró diversos temas de promoción de ventas y el intercambio de ideas y experiencias tendientes a perfeccionar los procedimientos de fabricación de los vehículos Ford.

— El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Dr. Galileo Puente, efectuó una visita al Centro Industrial de Ford Motor Argentina, en General Pacheco. Lo acompañaban los subsecretarios Dres. José de la Torre y Gastón A. Solari y un grupo de funcionarios de dicho ministerio.

Los visitantes pudieron apreciar las

noticiero ARGENTINO

pruebas especiales a que son sometidas las partes componentes de los vehículos en los Laboratorios de Control de Calidad y de Ingeniería de Productos, la pista de pruebas, la Escuela de Servicio y el Departamento de Capacitación del Personal.

El Dr. Puente y sus acompañantes observaron, luego, las estructuras de las nuevas obras de expansión de Ford, para las Plantas de Estampado y Montaje, que estarán totalmente construídas para mediados del año próximo.

— Durante la XXI° Feria de Exposición Internacional de Ganadería e Industria, que tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Rural Argentina, en Palermo, se inauguró el stand de Ford Motor Argentina.

— Anunció el Sr. Kittermann que el Ford Falcon está "garantizado contra defectos de materiales y de construcción por todo un año, o a lo largo de 20.000 km. de recorrido (distancia equivalente a la que separa los polos terrestres). Eso significa que sólo quedan a cargo de los propietarios los trabajos y cambios de piezas de mantenimiento normal (filtros, amortiguadores, baterías y partes del sistema de encendido). Destacó, también, que la garantía común es de 3 meses o 6.000 kilómetros.

La garantía para el Ford Falcon es de carácter retroactivo, pues no sólo cubrirá a los coches que se produzcan en el futuro, sino también a las unidades ya vendidas que no hayan sobrepasado el kilometraje establecido por ella y puede efectivisársela inmediatamente en cualquiera de las 230 concesionarias Ford de todo el país.

RESORTES ARGENTINA S. A. CONTRATA TÉCNICO NORTEAMERICANO. — Los señores José Visconti y Odilón Ponce, directivos de la empresa, dieron la bienvenida al señor Don De Jean, especialista de Associated Spring Corporation de los Estados Unidos de Norteamérica que ha llegado a nuestro país para hacerse cargo de la Asesoría Técnica de la producción de Resortes Argentina S. A. que se halla ubicada en su planta industrial de la ciudad de Córdoba, en avenida Vélez Sarsfield 2800.

DE LA EMBAJADA DEL BRASIL EN BUENOS AIRES. — La sección comercial —SEPRO— de la embajada de los Estados Unidos del Brasil ha hecho llegar a la redacción de PARABRISAS el primer ejemplar de la publicación mensual editada en castellano por dicho departamento, intitulada "Brasil".

Entre otros temas, el sumario anuncia notas sobre el acuerdo argentino-brasileño, la III Feria de la Industria, la Cosecha de Café, las declaraciones del canciller Dantas sobre la zona de libre comercio, etc.

Y dedica unas líneas a informar que recientemente la fábrica que en la Argentina produce los DKW, Automotriz Santa Fe, debió paralizar su línea de producción por carecer de ciertas piezas y repuestos cuya importación normal se efectuaba directamente de Alemania. La firma brasileña Vemag S. A., que fabrica dicho tipo de vehículos, suplió la falta de las mismas con una exportación por valor de casi 29 mil dólares. Se trata de material totalmente fabricado en Brasil.

CHRYSLER ARGENTINA S. A. Y FEVRE Y BASSET. — Una sección de la Compañía Comando y Logística del Regimiento 2 de Infantería Motorizado visitó la planta de Chrysler Argentina y Fevre y Basset en la localidad bonaerense de San Justo.

La delegación militar, compuesta por oficiales, suboficiales y soldados de la sección tracción mecánica al mando del capitán Omar Enrique Bellani siguió, en compañía de directivos de la empresa, y con la guía del señor Emilio Sánchez, de la Gerencia General, todos los procesos de fabricación de automotores desde el laboratorio de comprobación de calidad hasta la prueba en pista de los vehículos fabricados.

—El motor Chrysler unidad N° 10.000 que acaba de ser lanzado por la Planta de Motores fue exhibido en el hall principal del edificio administrativo de la fábrica.

En la oportunidad el gerente general de producción de Chrysler Argentina, ingeniero Vincent Spedale, manifestó que intervienen en la fabricación de motores Chrysler el especialista en motores señor Edward Freeman, gerente de control de calidad y el señor Harry Hoffman, gerente de control de producción, ambos norteamericanos, quienes comparten con ingenieros y técnicos argentinos la responsabilidad de la línea de producción. Destacó la eficiencia demostrada por el ingeniero argentino Renato Matovani, capataz general de la planta de motores y por el señor Reinaldo Musso, supervisor de montaje de motores.

—Partió para Estados Unidos, por vía Braniff, el señor León Kliczkowsky, presidente de Vekamotor S. A., concesionario de Chrysler Argentina y Fevre y Basset para los camiones Fargo y automóviles Valiant en la Capital Federal. Visitará la planta de Chrysler Corporation en Detroit.

—El señor Lynn Townsend, presidente de Chrysler Corp. de Detroit, Estados Unidos, anunció la creación y puesta en funciones de una oficina de estudios dedicada al diseño de motores a turbina y automóviles de tipos especiales y la designación del señor J. E. Charipar para el cargo de director de la misma.

—Para inspeccionar las primeras diez unidades adquiridas de un total de 60 vehículos marca Dodge, especialmente dotados de modernos elementos para combatir el mal de Chagas-Mazza en nuestro país concurrieron a la planta de fabricación de San Justo el ministro de Asistencia Social y Salud Pública de la Nación y funcionarios de alta jerarquía.

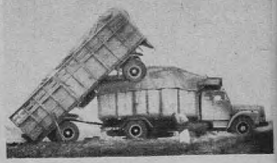
Fueron recibidos por los señores Jorge E. Topping y Luis J. Fevre, directivos de ambas empresas. Se hallaban presentes, además, los señores Ramón Igarreta y Alfonso Briones en representación de Igarreta Hermanos S. A., concesionarios por cuyo intermedio fueron adquiridas las unidades que, aparte del instrumental específico, disponen de grupos electrógenos para la provisión de energía eléctrica, comodidades para alojar enfermos en tratamiento activo, transrreceptor para comunicaciones instantáneas con el Ministerio desde cualquier zona del país, gabinete de esterilizaciones, cocina, depósitos de agua potable, etc.

—Un nuevo local de ventas de automóviles Valiant y camiones De Soto, propiedad de la firma Gasco y Cía. S.R.L. quedó inaugurado en la ciudad de Tigre. Asistieron al acto que se desarrolló en avenida Cazón 1096 los señores Jorge E. Topping, presidente de Chrysler Argentina, John F. Dilley, gerente general de ventas de Fevre y Basset, Juan Lambert, gerente de ventas; Douglas Bockett-Puck, gerente de propaganda y promoción; el comisionado municipal de Tigre, Héctor Lavista Llano, el diputado José Recio y personalidades de la banca, la industria y el comercio.

El acto finalizó con la exhibición de la película "Fronteras", film en colores, hablado en castellano, que muestra la expansión industrial de Chrysler International.

ACOPLADO EQUILIBRISTA. — Ocurrió en la ruta 8, localidad La Carlota, en camino de Buenos Aires a Salta.

Al patinar el acoplado sobre el asfalto rompió la manguera del freno y giró sobre el plato quedando finalmente en la increíble posición que captó para PARABRISAS uno de los asombrados testigos: el señor Ramón Alberto Toranso, de Balcarce 747, Morón, Pvcia. de Buenos Aires, que iba en el camión acompañando al conductor, señor Francisco de Britos.



https://argentoteca.blogspot.com

EXPANSION!

¿Qué significa para Ud. la expansión de FORD en nuestro país?

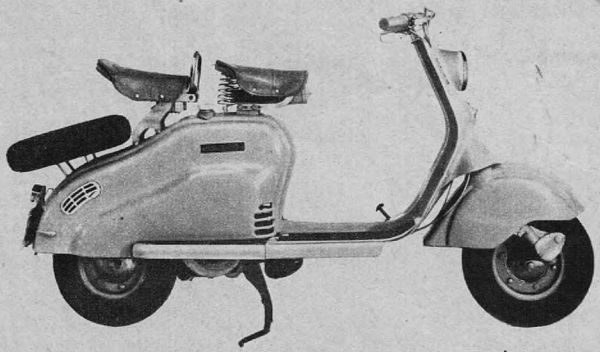
67.000.000 DE DOLARES Y 59 AÑOS DE EXPERIENCIA MUNDIAL INVERTIDOS EN EL PROGRESO ARGENTINO! Así se concreta un esfuerzo vigoroso que permitirá producir más y mejores automotores. Serán solucionados los crecientes problemas del transporte para millares de personas y millones de toneladas de carga. Y estará más a su alcance el automóvil o el camión que usted necesita. Esta expansión será una potente inyección para el desarrollo del agro y la industria y Ford fomentará, con más de medio siglo de experiencia mundial, el crecimiento de poderosas empresas auxiliares.

LA MAYOR INVERSION EFECTUADA EN AMERICA LATINA. Ford invierte 67 millones de dólares para llevar a cabo su programa de expansión en la Argentina. A la planta de motores, ya en funcionamiento en el Centro Industrial de General Pacheco, se sumarán muy pronto las de estampado y montaje: nuevas construcciones con las que se elevará a 116.000 metros cuadrados la superficie cubierta de esta moderna planta.

LA EXPANSION DE FORD EN EL FUTURO DE MILES DE FAMILIAS! En la actualidad, 2.400 personas trabajan en Ford. Muy pronto, 1.500 más serán necesarias. A ellas se suman los casi 40.000 empleados de las empresas proveedoras y de las Concesionarias Ford. Todo este personal tendrá que ser notablemente reforzado para llenar las exigencias de una industria en constante crecimiento.

OPTIMISMO Y CONFIANZA PARA DECIDIR EL TRIUNFO! Desde 1909 Ford ocupa un lugar destacado en nuestra vida económica y social. A lo largo de todos estos años cimentó estrechos vínculos con el pueblo argentino. Esta relación es un estímulo decisivo para el logro de un mayor bienestar para la comunidad. Bienestar que respaldará nuestros actos, dando seguridad al presente y al futuro de nuestros hijos. Así lo entiende Ford, mientras sigue adelante a paso firme, con absoluta confianza en la Argentina y su destino. ¡Usted, nosotros, todos estamos ligados a ese destino!

AUTOSERVICIO PARA USUARIOS SIAMBRETTA



La clave es el tipo de reparaciones que puede afrontar el usuario; aclarado este punto, su tarea demandará poco tiempo y escasos gastos

Persistentes y abundantes interrogatorios, a través de una constante correspondencia dirigida a nuestra sección Motocorreo, nos indica la apremiante necesidad de miles de usuarios, de resolver los diversos problemas mecánicos que le presentan sus respectivas máquinas. Esos interrogantes exigen la resolución de desperfectos corrientes o habituales; lograr una mejor y más experta conservación de las motocicletas o motonetas; en fin, superar todos los obstáculos que traban un eficaz autoservicio. Desde luego, el autoservicio no supone la solución de todos los problemas, ya que las reparaciones de fondo deben, necesariamente, ser atendidas por el tallerista. Por lo tanto, PARABRISAS, en una sucesiva presentación de las marcas más divulgadas, proporcionará a los usuarios un manual de autoservicio que incluya todas las reparaciones posibles dentro de su alcance y conocimiento. El lector podrá coleccionar ese manual y disponer permanentemente de un instrumento de consulta claro y metódico.

Comenzamos esta serie con la Siambretta 125 y, para una más correcta clasificación, analizaremos dos aspectos: 1) Uso y manutención; 2) Posibles inconvenientes, forma de localizarlos y su reparación.

En primer lugar hay que señalar que el rendimiento de esta máquina depende, en primera instancia, del ablande. Es decir, si el usuario acata las indicaciones del manual de fábrica con respecto a la forma de efectuar el ablande posibilitará una mejor conservación y rendimiento de la motoneta. Esto impone una premisa válida para todo momento: *las satisfacciones que le depara su máquina son proporcionales al trato que ésta reciba.*

Por más perfecta que sea la terminación de cojinetes, cilindro, pistón, etc., cuando los mismos son nuevos, las superficies de fricción no son lisas, sino que están formadas por una capa de rugosidades microscópicas que sólo se van hermanando con el funcionamiento. El mecanismo propulsor de una motoneta es una larga sucesión de piezas que necesitan amoldarse las unas con las otras; al principio su funcionamiento sufre un desgaste, se pulen durante el ablande logrando, al fin del mismo (si ha sido bien efectuado) la perfecta superficie de contacto. Esta es una fase de la vida de la Siambretta en la que deben estar excluidas las bajas y altas revo-

https://argentoteca.blogspot.com

luciones y en la que el ideal de trabajo son los regímenes intermedios.

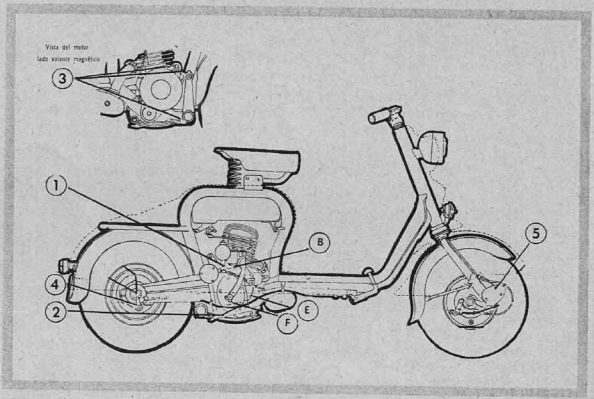
COMO SE CUIDA EL BUEN ASENTAMIENTO

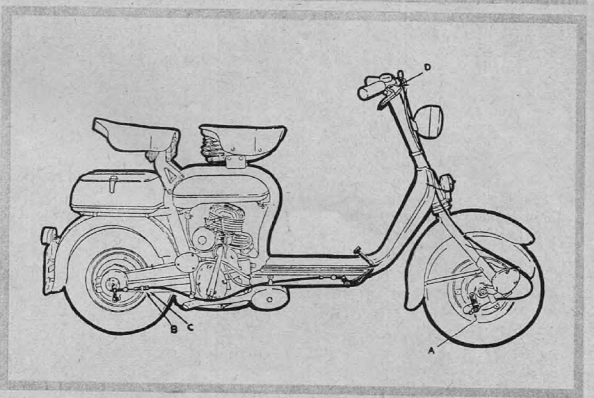
Las indicaciones a seguir son: mezcla como indica la fábrica, aceite 30 al 8 %; no superar en tercera velocidad los 55 kms. por hora y sin mantener esta velocidad mucho tiempo; en épocas calurosas deje descansar su Siambretta aunque no sea más de 5 minutos durante las marchas prolongadas o durante el tránsito por la ciudad para evitar su recalentamiento; no descender las revoluciones del motor durante la subida de pendientes, y en cuanto la máquina "flaquee", colocar rápidamente la velocidad inmediata inferior sin esperar demasiado; evitar por completo acelerar el motor en vacío, puesto que debido al excesivo frotamiento de las piezas en movimiento se corta la película lubricante y se produce un desgaste prematuro o rotura de diversos elementos. Recién cumplidos los 1.000 kms. de recorrido, puede considerarse asentada. Desde ese momento se coloca mezcla al 5 %, aunque no está de más recorrer 500 kms. más con mezcla al 6 %, cosa recomendable.

LUBRICACION Y ENGRASE

CADA 1.500 KMS.: controlar y mantener el nivel de aceite en la caja de velocidades, agregando, si es necesario, por el orificio (3) hasta que salta por (E). Engrase con engrasador a presión el perno de la suspensión trasera (7), las articulaciones de las palancas de la suspensión trasera (1) y el perno comando freno trasero (6). Luego se lubrican todas las partes móviles: palancas, embrague, freno, cables, con unas gotas de aceite SAE 50.

CADA 3.000 KMS.: controlar y rellenar con la cantidad necesaria de grasa las cajas de suspensión delantera sacando las tapas (11). Cambiar el aceite de la caja de velocidades cuando el motor está caliente. Para vaciar el aceite sacar el tapón (F); una vez vaciado el aceite coloque el tapón de descarga y eche aproximadamente medio litro de aceite por el orificio (3). Controlar y nivelar el aceite del cárter de transmisión por medio del tapón situado en el extremo posterior, con aceite SAE 140. Engrasar los cojinetes de la rueda delantera con grasa fibrosa para rodamientos.





HERRAMIENTAS PARA EL AUTOSERVICIO

PARA LOS TRABAJOS DE AUTOSERVICIO, EL USUARIO DEBE DISPONER DE:

- EXTRACTOR DE PERNO PISTON
- EXTRACTOR DE VOLANTE MAGNETICO
- JUEGO SONDAS MILIMETRICAS
- LIMA PLATINOS
- ENGRASADOR
- ACEITERA
- PINCEL
- BATEA
- CEPILLO DE ACERO
- DESTORNILLADOR PUNTA 5 MM.
- DESTORNILLADOR PUNTA 10 MM.
- PINZA (PUNTAS DE CERRAR)
- PINZA (COMUN)
- PINZA (PICO DE LORO)
- LLAVE FIJA 6-7 MM.
- LLAVE FIJA 8-9 MM.
- LLAVE FIJA 10-11 MM.
- LLAVE FIJA 14-15 MM.
- LLAVE TUBO 8-10 y 19 MM. CON MANIJA
- LLAVE MEDIDA REGULABLE (INGLESA)

AUTOSERVICIO PARA USUARIOS

SIAMBRETTA

INSTRUCCIONES PARA CADA 1.500 KMS.

CARBURADOR: limpie el filtro del combustible y purificador de aire, para lo cual debe desenroscarse el filtro de aire y colocarlo en un recipiente con nafta limpia. A continuación, aflojar la tuerca inferior del vasito del filtro de combustible, sacar el mismo y limpiarlo con aire comprimido o, en su defecto, utilizar un inflador o soplarlo. FRENOS: para conservar este principal elemento de seguridad, deben aplicarse con suavidad. REGULACION DEL FRENO TRASERO: aflojar la contratuerca (B) y regular con la pieza (C) ajustando después, nuevamente, la contratuerca (B). REGULACION DEL FRENO DELANTERO: regular la tuerca (D) en la empuñadura derecha, o bien, si es mayor la diferencia, aflojando el tornillo (A) que ajusta la abrazadera y tirar (graduar) el cable. Terminada la regulación, certifique que las ruedas giren libremente y no se frenen.

BUJIA: pese a su apariencia sencilla, la bujía es uno de los componentes más importantes del motor y, por la misma causa, es uno de los más frecuentes motivos de irregularidad en los motores de dos tiempos. Se impone entonces no colocar en la Siambretta una bujía de cualquier grado térmico, pues los ingenieros que proyectaron el motor indicaron para el mismo la bujía 225 escala Bosch (en tiempos muy calurosos o en viajes largos puede usarse la 240 Bosch). A la bujía hay que mantenerla siempre limpia para impedir que se depositen sedimentos de carbón, pues éstos acortan su vida. Para la limpieza de la bujía puede utilizarse un cepillo de acero, y para la parte interna, una punta fina, cuidando de eliminar toda suciedad. Después de la limpieza debe calibrarse la bujía con una sonda de 0,5 mm. torciendo, si es necesario, el electrodo lateral (nunca el del centro). No debe olvidarse de poner la guarnición de cobre entre la bujía y la tapa de cilindro, porque de esta forma se evitan fugas de compresión y se disipa mejor el calor. Al armarla, ponga la bujía con la mano para evitar el peligro de que la rosca agarre mal y se dañe el fileteado, use la llave sólo para apretar y nunca demasiado.

El *embrague* debe mantenerse constantemente regulado, para lo cual accione el tornillo de la empuñadura, dejando siempre el juego necesario para que no quede presionado.

CONTACTOS, ENCENDIDO, REGULACION Y LIMPIEZA

Si la Siambretta es del modelo especial, se comenzará sacando la tapa lateral y el estribo, desenroscar a continuación los tres tornillos que sujetan la tapa toma de aire de la turbina y sacarla. Debe quitarse el alambre de sujeción de la tapa guardapolvo de aluminio, y desde ese momento pueden verse los contactos situados en la parte inferior del magneto; observe la superficie de los mismos presionando con un destornillador. En caso de encontrarse alguna imperfección, elimínela con una lima de platinos y límpie después, perfectamente, eliminando todas las impurezas. Revise seguidamente la luz de los contactos en el lugar de su mayor apertura; ésta debe ser de 0,35 mm. (para esta medición es apropiado usar una sonda), y en caso de tener que regularlos, afloje el tornillo del contacto. Fije y efectúe el reglaje por medio del excéntrico o ranura que se encuentra a su costado. En caso de encontrarse los contactos muy deteriorados, deberá proceder a su sustitución.

Si bien muchos usuarios confían estos trabajos al tallerista, es conveniente que sepan realizarlos para eventuales casos de necesidad y poder viajar así con más tranquilidad en excursiones mototurísticas.

(Continuará)

ALTA CILINDRADA

Análisis de sus aspectos técnicos y utilitarios, se titula la próxima nota que publicará PARABRISAS 24.

Aparece el jueves 18 de Octubre

https://argentoteca.blogspot.com

EN DOS RUEDAS HACIA LAS CUMBRES NEVADAS DEL SUR

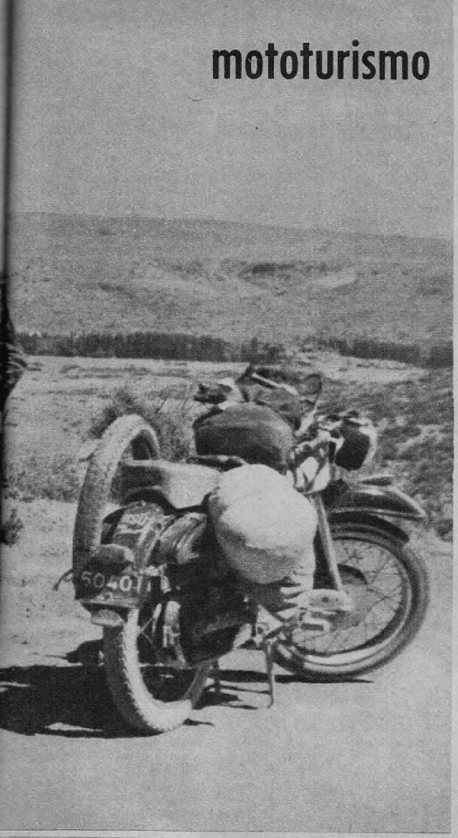
El mototurismo a Bariloche también tiene sus cultores —en este caso se trata de un matrimonio y dos jóvenes—. Afirman: "Con método y precauciones se llega a cualquier parte".

Hasta hace pocos años se suponía que un viaje en motocicleta al área patagónica, o más precisamente a Bariloche, constituía todo un raid. En realidad, ese criterio se aplicaba para cualquier viaje que superara los 100 kilómetros de distancia partiendo de cualquier ciudad del país. Hoy existe otro concepto: el mototurismo no tiene límites y las excursiones no sólo son efectuadas por jóvenes "audaces", sino por muchachas y también por matrimonios; los viajes se han tornado apacibles, y el raid es ahora algo inusitado. Periódicamente sabemos de alguno por cables de agencias noticiosas. Es decir, el raid es cada vez más un itinerario internacional o panamericano que implica una distancia superior a los 10.000 kms. Porque en rigor de verdad, ya ha dejado de ser raid, también, un viaje a Chile, Bolivia, Uruguay o Brasil.

En la sucesión de itinerarios mototurísticos que presenta Parabrisas, esta vez incluimos al de Buenos Aires-Bariloche y Buenos Aires-Río Cuarto; Mendoza-Bariloche; éste último, útil para mototuristas del norte de la provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y las provincias cuyanas.

Por lo general, el mototurismo de este tipo es practicado por usuarios de máquinas de 250 cc. en adelante, aunque se dan casos de viajeros con máquinas de 125, 150 y 175 cc. El viaje a Bariloche es meta soñada por todos los mototuristas, y para satisfacción de muchos lectores que nos consultan sobre sus características recogemos ahora testimonios directos.

El matrimonio José Luis Carlessi-Nilda C. de Carlessi lo realizó por el camino más largo: Buenos Aires-Río Cuarto; Río Cuarto-Mendoza; Mendoza-San Rafael; San Rafael-Malargue; Malargue-Calmucó; Calmucó-Zapala; Zapala-San Martín de los Andes; San Martín-Bariloche; Bariloche-Piedra del Aguila; Piedra del Aguila-Neuquén; Neuquén-Choele-Choel; Choele-Choel-Bahía Blanca; Bahía Blanca-Buenos Aires. Incluyendo paseos por Mendoza, San Martín de los Andes y Bariloche, el matrimonio Carlessi, sobre una Jawa 250 recorrió alrededor de 5.000 kms. en total. Saliendo de San Rafael para Bariloche; desde Bariloche hasta Neuquén y desde Villa Regina a Bahía Blanca. El camino es ripiado. Carlessi aconseja para este viaje, llevar además de las herramientas habituales una cadena y una cubierta de repuesto para mayor precaución. Naturalmente, llevar la máquina en perfectas condiciones teniendo en cuenta que en esas regiones no siempre se consigue el repuesto necesario. Insiste Carlessi: "No hay ningún problema si se lleva la máquina en condiciones y los repuestos y herramientas esenciales para un viaje de estas características". Y agrega: "Si bien nuestro itinerario fue el más largo, debemos decir que ese esfuerzo está ampliamente compensado por los indescriptibles paisajes que hemos gozado y por el conocimiento vivo de apartadas regiones, imbuidas, sin embargo, de una notable tradición. Las consecuencias culturales de un viaje así equivalen a muchos años de lectura por lo que enseñan". Si se hace en verano, hay que precaverse del calor cuyano —sugiere— porque es bastante fuerte. Una vez sobre el ripio, cuando se atraviesan tramos con serruchos —aconseja Carlessi— conviene marchar a una



Arriba: J. Iadiserna y O. Rossi, dos mototuristas que se "aventuraron" a un viaje a San Carlos de Bariloche. Lo efectuaron sin dificultades, en pocos días, recorriendo con sus máquinas maravillosos lugares que están vedados para el turista sin medio propio de movilización.

La foto de la izquierda nos muestra a José Luis Carlessi, quien viajó en compañía de su esposa Nilda en un sugestivo trayecto que abarcó Mendoza, Neuquén y Río Negro, incluyendo toda la zona de los lagos. Las experiencias de este matrimonio viajero son muy alecionadoras.

Nilda C. de Carlessi, exitosa viajera "al sur"

velocidad superior a los 70 kms. por hora, puesto que a menos velocidad se sufre la vibración que producen las ondulaciones del pavimento. En cada nueva etapa "aprovechaba la pausa para tensar la cadena si era necesario y ajustar las tuercas y tornillos flojos. Conviene, saliendo de San Rafael, llevar un plan de marcha (nosotros nos ajustamos a él) para evitar contratiempos, ya que las distancias entre pueblos son grandes y viajar de noche por la Cordillera no es aconsejable. En todo momento, la conducción brinda agradables sensaciones deportivas, ya que algunas pendientes hay que tomarlas con el envión de la bajada En esas circunstancias hay que saber (o aprender) aprovechar la caja de velocidades". La señora de Carlessi, expresa: "Es innecesario exaltar las bellezas del camino. Pero aconsejo a quienes hagan este viaje detenerse en San Martín de los Andes, por lo menos tres días, y realizar las magníficas excursiones lacustres llegando a Puerto Perihuecó (Chile). Es muy difícil contar lo que una ha visto. Es pintarlo en un cuadro". Su esposo agrega: "Desde San Martín a Bariloche hay dos caminos: uno de 150 y otro de 240 kms. aproximadamente. Elegimos el más largo porque es el más panorámico, ya que se tiene una visión a gran altura del Lago Lacar, el camino es generalmente boscoso y se ven, desde lo alto, confluencias de ríos. La belleza es incomparable y extraña. Luego volvimos a sentir gratos momentos ante los paisajes de Bariloche, donde conduciendo la moto por pequeñas sendas por el bosque, llegamos a insospechados lugares." Ambos ratifican: "El viaje no es una aventura como muchos creen. Simplemente, es largo y hay que encararlo con las precauciones que corresponde. Así, nadie tendrá contratiempos".

Similares impresiones nos narran los mototuristas Juan Iadiserna y Orlando Rossi (que viajaron con sus respectivas Gilera 300 y NSU 250), cuyo itinerario de ida y vuelta fue: Buenos Aires-Bahía Blanca; Bahía Blanca-Villa Regina; Villa Regina-Chelforó; Chelforó-Piedra del Aguila y desde aquí a Bariloche. Ambos sugieren que este viaje, para ir cómodo y seguro, debe efectuarse con máquinas de mediana a alta cilindrada. Aconsejan llevar una cubierta de repuesto, ya que el camino de piedra, en algunas ocasiones, suele cortar el neumático. Sin embargo, no tuvieron más dificultad que una pinchadura y sólo una vez debieron ajustar el tensado de las cadenas. Fuera de esto ningún otro contratiempo. "Evidentemente —dice Iadiserna—, nos acompañó la buena suerte. El trayecto duró 4 días y medio de viaje. En Bariloche permanecieron 8 días y "conocimos lugares muy lindos que no figuran en las cartas de turismo, debido a que nos movilizamos por senderos boscosos con nuestras máquinas. En San Martín de los Andes nos quedamos dos días visitando los contornos, aún más bellos que los de Bariloche".

motocorreo

CONSUMO EXAGERADO

Si bien mi Super-Max NSU 300 me resultó una máquina noble, noto un defecto importante: exagerado consumo de aceite. Luego de rectificada y de un asentamiento cuidadoso este defectó subsiste en cuanto se mantiene una velocidad superior de 80 kms, p.h....

HORACIO MUÑOZ
Estancia Miraflores, Maipú

La NSU 300 consume un poco más de aceite por ser su bomba de aceite de gran potencia, pero ese consumo llega a medio litro por cada 1000 kms., aproximadamente. Usted no especifica la cantidad consumida por kilómetros. En lo referente al sistema de circulación, no tiene ningún defecto; lo que ocurre es que esta máquina tiene mucha precisión y cualquier juego de más que tenga en las guías de válvula y el pistón (fenómeno corriente) produce problemas. Para Asesoría especializada puede escribir a Armando Poggi, agente oficial de la NSU, Moldes 3021, Capital Federal.

DATOS PARA TRIUMPH 500

Desearía saber qué tipos de bujías debo usar en verano e invierno para mi Triumph 500, modelo Speed Twin, 1949. En viajes largos la moto rinde más con escape libre o con el silenciador de fábrica...

JUAN R. CASTRO
Villa María, Córdoba

En invierno puede usar las bujías KLG F 70, Lodge H14 o Champion L86; en verano: KLG F80, Lodge HN o Champion L81. En cuanto al escape debe saber, primeramente, que el libre está prohibido y además no favorece en viajes largos sin una adecuada carburación. El mejor silenciador es el que tiene forma de "perita", según dicta la experiencia, y hay que carburar la máquina cuando se lo aplica. La batería que debe adquirir es la que en los negocios del ramo se conoce como "Lucas chica", de 6 volts y 14 amperes. El aceite que usa es bueno y la viscosidad debe ser SAE 40 para invierno y 50 para verano. En cuanto a la caja de velocidad y la cadena la viscosidad que indica, es correcta. El cambio de aceite puede hacerse cada 1.500 ó 2.000 kms. Para más datos apele al importador de la Triumph, Juan Salatino, Las Heras 3281 o bien al agente oficial Triumph, Antonio Cardinale, Miralla 2832, ambos en Capital Federal.

SERVICIO SIAMBRETTA

COCHABAMBA S.R.L., servicio oficial de la Siambretta, funciona ahora en Defensa 548. El usuario de estas motonetas podrá acudir allí en busca de consejos y reparaciones teniendo a su disposición el asesoramiento de expertos y los servicios de un moderno y completo taller. Además, la empresa dispone de toda la línea completa de repuestos y accesorios para la Siambretta de todos los tipos.

REPUESTOS IMPORTADOS

Desearía que me informen con respecto a si hay repuestos para la BMW, porque hallo inconvenientes, y también en la parte mecánica, ¿Cómo podría conseguir un catálogo?

RAÚL N. TUSE,
Cte. Escribano 134, Junín

Es habitual oír las quejas de usuarios de máquinas importadas por no poder conseguir repuestos. Se impone, entonces, asegurarse de las motos que se adquieren y de la correspondiente provisión de repuestos. Y en el caso de que —como muchos— deba fabricar sus repuestos, le resultará antieconómico. Le sugerimos nos escriba precisando mejor los datos y características de su máquina, que con mucho gusto lo asesoraremos.

DKW PARA CORRER

Desearía saber cómo se puede preparar una DKW 125 de lujo, qué mezcla se le puede hacer, y una vez preparada, qué mezcla se le puede hacer y cuánto puede aumentar en velocidad.

HUGO OSCAR VIOLA,
Gahan, F. C. Urquiza

Es imposible que respondamos por carta a su pregunta, por la extensión que demanda, puesto que tendríamos que hacerle un croquis del cilindro y pistón, que es donde se efectúa la mayoría de los trabajos a los motores que se preparan para competiciones. La preparación de un motor no debe quedar librada a la improvisación y no es tarea que pueda efectuar un aficionado, salvo que posea

https://argentoteca.blogspot.com

abundantes conocimientos en la materia. Desde ya, al tocar las lumbreras se alterará el consumo. Una preparación elemental, al alcance del aficionado sin mayores conocimientos es el pulido cuidadoso de los conductos de admisión y escape del cilindro. Con esto se logra un aumento de velocidad de los gases, al quitar de los conductos o lumbreras las superficies rugosas. También es conveniente pulir la biela y los volantes, quitando del cárter, a su vez, las rugosidades. Estos trabajos se pueden hacer primeramente con tela esmeril fina, y el pulido final con lija fina de agua. Esta preparación "casera" puede representar un aumento de 10 Km de velocidad. En cuanto a la mezcla a emplear, puede hacerse con nafta de 80 octanos y aumentando la proporción en la mezcla de un 2 % de aceite (esto, se entiende, en el caso de que se someta al motor a un esfuerzo prolongado. En el caso de competir en carrera puede colocarse un piñón de salida de caja de velocidad de dos dientes más).

EXAGERANDO LA PATADA

Por más que pateo, el motor de mi Siambretta 125 no arranca. La llevé a varios talleres y me dijeron que era la bujía. La cambié, y gasto bujías prematuramente. ¿Dónde estará la falla?

C. SUÁREZ,
Rosario

Por lo datos que nos señala parece que a su motoneta le falta compresión. Y esto puede ser debido a una mala conformación del cilindro. Hágalo revisar en un taller especializado.

VELOCIDAD PARA LA "48"

Deseo saber si le puedo colocar el cambio de marcha de pie a una Siambretta 48. ¿Cómo se podría aumentar la velocidad en uso normal?

UN SIAMBRETISTA,
San Luis 148, San Francisco

Hay máquinas como la suya que le han sido colocados cambios de pie, pero la fábrica aconseja respetar su sistema, para mayor seguridad. Si bien no es difícil aumentar la velocidad de esta máquina, la tarea debe hacerla un experto.

DATOS PARA LA TV 175 "ITALIANA"

Poseo una Lambretta TV 175, italiana, modelo 1959, y quisiera saber qué tipo de bujía usa; qué aceite lleva el cárter y cada cuánto se cambia.

HUGO A. ROMERO,
Moreno 508, Gral. Rodríguez

Bujía: de rosca larga 18 mm.; grado térmico: 225 en invierno y 240 en verano (escala Bosch). Aceites: aproximadamente 600 c.c., SAE 90 para caja de cambios y diferencial o SAE 50 (común, de motor). A los 2.000 Km. revisar nivel y a los 4.000 cambiar aceite.

CURIOSIDADES DE VIAJERO

¿Qué peso máximo soporta la Siambretta 125 y cuál es la presión que debe darse a los neumáticos?

L. O. P.,
Córdoba

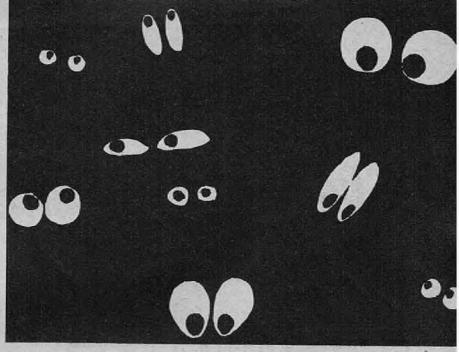
La Siambretta está calculada para llevar, aproximadamente, 160 kilos. La presión es la siguiente: rueda delantera, 12 libras; trasera, 25 libras. Velocidad de crucero: 50 Km. por hora. Antes de efectuar un viaje ponga la máquina en condiciones para protegerse de eventuales dificultades.

INTERROGANTES SOBRE LA HONDA

¿Es cierto que la motoneta Honda 50 tiene mucha compresión? ¿Podrían decirme si es apta para el trajinar diario y viajes largos? Me dijeron que no se consiguen repuestos y los mecánicos la consideran complicada.

A. D. MOLINA y E. DE LUCA,
Rosario

Efectivamente, esa máquina tiene más compresión que las otras de su tipo, o sea 8,5 a 1, con lo que se supone que funcionará mejor con nafta de 80 octanos. En cuanto a si es apta, eso depende del uso que quiera darle, pero es evidente que su cilindrada no permite encarar viajes largos. Sobre los repuestos —importados— no podemos asegurarle nada, y es por eso que algunos mecánicos no están en condiciones de hacer una reparación exitosa, pues arguyen dificultades para lograr repuestos originales y carecen de herramientas especiales, lo cual les priva de dar sólidas garantías sobre el resultado.



SE BUSCAN MANUALES

CORREO PARABRISAS recibe diariamente infinidad de consultas relacionadas con automóviles de distintas edades, desde los cero kilómetros hasta los modelos "T". Muchas de esas preguntas deben quedar sin contestar porque nosotros no tenemos los datos necesarios. Tenemos un proyecto que interesará a mucha gente; ofrecer un resumen, necesariamente sintético pero que contendrá detalles realmente esenciales, de los "Manuales del Propietario" de automóviles de serie anterior. Pero... faltan manuales, y para eso recurrimos a los lectores. Pedimos —en nombre nuestro y en nombre de los lectores que tienen autos de cierta antigüedad, sin el manual correspondiente— que nos escriban o nos avisen si tienen en disponibilidad manuales de cualquier automóvil no comprendido en los actuales planes de fabricación de la industria argentina, sea cual fuere su edad. Estamos dispuestos a adquirir estos manuales, o en su defecto tomarlos en préstamo, comprometiéndonos formalmente a devolverlos dentro de los quince días por correo certificado o devolución personal. Si usted tiene un manual de auto no actual, escriba o llame a PARABRISAS, indicando si está dispuesto a prestar el manual o venderlo, y en el último caso, a qué precio. Se lo agradeceremos nosotros y quienes tienen un auto como el suyo.

CARTAS A

PARABRISAS - MANUALES

Av. ALEM 884 CAPITAL FEDERAL

LEA
en el próximo número de
PARABRISAS

ROAD TEST DEL ISARD T-700

GRAN TURISMO: HOJA DE RUTA PUERTO ALEGRE - SAN PABLO

AQUI ESTA EL FORD FALCON

AUTOS EXTRANJEROS:
SUNBEAN
SEDAN CONTESSA

✱

Además, un amplio sumario conteniendo notas sobre:
● COMO SERAN LOS AUTOS DE MAÑANA ● UD. Y EL AUTOMOVIL, ¿SE CONOCEN? ● NOTICIERO MUNDIAL ● ZONA LIBRE HACIA LA EXPORTACION DEL AUTOMOVIL ARGENTINO ● VIAJANDO EN DOS RUEDAS ● CAMIONES ● NOTICIERO ARGENTINO.

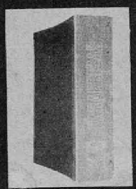
✱

PLANILLA DE PRECIOS PARA AUTOS Y CAMIONES USADOS

✱

¡GANE!... suscribiéndose a **PARABRISAS**

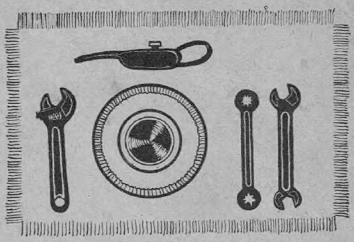
PRACTICA CARPETA
para coleccionar 12 números de
PARABRISAS



Solamente $ 130 c/u.
Para envío por certificado $ 140

pídala a RYELA - Piedras 113, Cap.
personalmente o mediante giro postal o cheque sobre Bs. As.

SECRETEANDO



MODELITOS

En la tapa de PARABRISAS, mayo (Nº 18), apareció un hermoso modelito de Ford T. El epígrafe correspondiente señalaba que el modelo fue realizado en los talleres de la casa Le Faune, de esta capital. Sin embargo, hace algún tiempo recibimos un llamado telefónico del señor Luis Miguens, de Humberto Iº 1215, de esta Capital, quien nos informó que del epígrafe aludido surgía un error de interpretación, ya que la construcción del pequeño Ford T fue realizada por él y sus colaboradores en la dirección antes señalada.

La modelo rubia que aparece acariciando el Ford T, no nos llamó por teléfono.

GARITAS FUGACES

Primero: ¿Se justifica que en pleno mil novecientos sesenta y dos se coloquen garitas en la calle? Recientemente instalaron dos, en P. Colón y Belgrano y P. Colón e Irigoyen, respectivamente. La de P. Colón y Belgrano duró aproximadamente cuatro días; la otra estaba todavía en pie cuando escribimos esta nota. Se sabe que la Dirección de Tránsito está realizando un plan de semaforización de toda la ciudad. Entonces, ¿por qué invertir o dispendiar dineros públicos en erigir estos ridículos nidos de cuervo, que podrán haber estado muy bien para que el marinero de Colón gritara "¡Tierra!", pero no tienen nada que hacer en una ciudad moderna de tránsito ágil y nervioso?

Segundo: ¿Cuánto tiempo hace falta para librar la calle de una garita volteada? Cayó la garita que estaba en Martín García y Patricios, ruta obligada de salida para el tránsito que de Buenos Aires se dirige a los suburbios del sud de la Capital. Pasamos por ahí un domingo y observamos que la garita había caído como era de prever y que bloqueaba parte de la calle. El lunes estaba todavía. El martes y miércoles, también. El jueves, recién observamos que la estaban sacando. Por supuesto, no se ocuparon de retirarla de noche cuando no pasa nadie, sino que lo hicieron a la hora de mayor tránsito, para lo que tuvieron que bloquear la calle con un camión.

¡Viva la Pepa!

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual
Nº 668.667

https://argentoteca.blogspot.com

Rambler*

El éxito automovilístico de 1962!

* ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

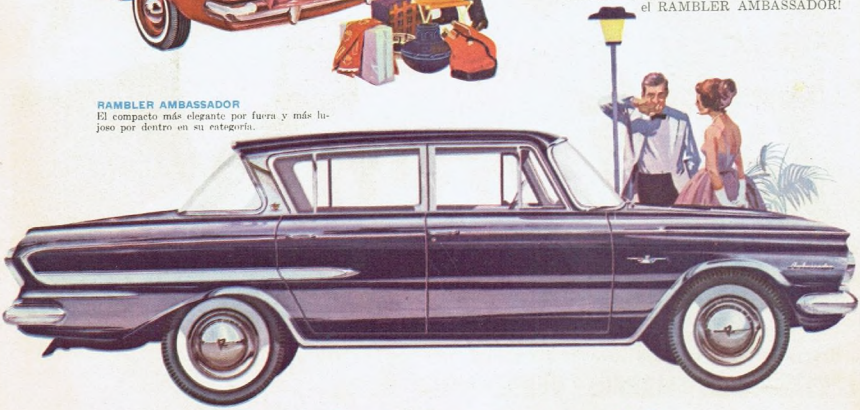
RAMBLER CLASSIC CUSTOM
Reúne mayor practicidad y economía y ofrece el más amplio espacio en su baúl.

RAMBLER CROSS COUNTRY
Observe su margen extra de comodidad y compruebe la ágil potencia de su motor.

Aquí están los automóviles argentinos compactos de mayor éxito en 1962. Dotados de legítimas cualidades de potencia, rendimiento, lujo y confort, los Rambler se han convertido en pocos meses en el orgullo de miles de felices propietarios y en la admiración del público que, sin vacilaciones, les ha otorgado su confianza. Con su andar suave y potente y su estilizada línea de modernísima concepción, prácticamente se han adueñado de las calles y rutas del país.

Decídase Ud. también por lo mejor y pruebe un Rambler 1962. Todos los modelos le ofrecen cien por ciento de cualidades positivas... ¡Más espacio en el RAMBLER CROSS COUNTRY!... ¡Practicidad y economía en el RAMBLER CLASSIC CUSTOM!... ¡Potencia y lujo en el RAMBLER AMBASSADOR!

RAMBLER AMBASSADOR
El compacto más elegante por fuera y más lujoso por dentro en su categoría.



Más coche por menos precio!

LINO PALACIO Y CIA.

CAMISA

Lavi-Listo

NO SE PLANCHA

Se presenta en 5 nuevos y varoniles tonos:

CELESTE - GRIS - MARFIL - VERDE AGUA - BEIGE

y, como siempre, el ya consagrado BLANCO

TELAS CON Acrocel* LA PRODIGIOSA FIBRA POLIESTER GARANTIZADA POR SUDAMTEX

https://argentoteca.blogspot.com